11e Année — N° 496 — 50 Centimes — 21 Mars 1908 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

WILLDING

Le vainqueur des tournois de tennis de Cannes.

Dans ce Numéro :

La réouverture des courses plates.

Publications Pierre Lafitte & C^ie
Je Sais tout — Femmes et Châteaux — Femina
Musica — La Vie au Grand Air. — Éditions d'Art
50, Av. des Champs-Elysées, et 9, Av. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CYCLES
CLÉMENT
LA GRANDE MARQUE NATIONALE
Depuis trente ans, la Marque CLÉMENT tient la tête de l'Industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une CLÉMENT
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE
CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER
CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 78, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

ALBERTINE
LA REINE DES MARQUES
Pour Voiturettes
Motocylcettes
Bicyclettes
4 et 6, boulevard Bourdon
NEUILLY-SUR-SEINE

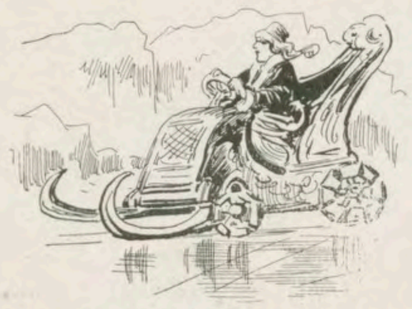
Echantillon gratuit.
M. Dupré, phien, Chateau-du-Loir (Sarthe). Flac. 2.80, fco domicile 3.65, fco gare 3.40, 1/2 fl. 1.60, fco 1.95. Pharmacies Maisons articles sports et cycles. Paris, *A. Tunmer*.

5 var. nain d'élite 8 frs
0 » » 16 »
00 » » 30 »
ranco de tout frais avec
structions pour culture
ans toute la France.
ROSIERS
ATALOGUES cont. plus de 100 gravures et renseig pré
A et I cieux interessant tous les amateurs de fleurs, *gratis*
IEMEN & BOURG à LUXEMBOURG (Grand-Duché
La plus importante
aison du monde pr rosiers. Nos produits sont plus forts
lus résistants et meilleur marché que partout ailleurs

EPILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

Semaine Comique, par Henriot



Nouvelle forme de Trainomobile, avec roues à palettes, pour aller à l'Alaska comme dans un fauteuil.

— Et l'on désapprouve quelquefois les raids périlleux !... eh bien, sans la course New-York-Paris, jamais mon fils ne saurait où se trouve l'Alaska !

LE DOMINO DE NEW-YORK-PARIS.

— Blanc partout !... le jeu est bouché !

— Et vous m'aimerez ?
— Eternellement !'
— Farçeur !... il n'y a rien d'éternel, sauf l'automobile !

PARFUM
VIVITZ
LT. PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc

REVTÉ S.G.D.G.
NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
e *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. et appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, pprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de ndage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du talogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

Sportsmen !
En cas d'ACCIDENTS,
FOULURES, CONTUSIONS, ENTORSES,
BRULURES, PLAIES de toute nature,
— EMPLOYEZ LE —
BAUME DES PYRÉNÉES
50 ANS DE SUCCÈS
de F. CAMPAN, pharmacien à Bayonne.
SUPPRESSION IMMÉDIATE DE LA DOULEUR
GUÉRISON CERTAINE ET RAPIDE
e pot : 2f50 franco poste. Vente dans toutes Pharmacies

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses. 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
Le GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

nvoi Franco
Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ
et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

Automobilistes !

SANS LA "JANTE AMOVIBLE MICHELIN" J'AURAIS SUREMENT MANQUÉ UNE ADJUDICATION TRÈS IMPORTANTE. MERCI À ELLE ! Me PAPRAZ, avoué.

ETERNELLE RECONNAISSANCE À LA "JANTE AMOVIBLE MICHELIN" QUI M'A PERMIS D'ARRIVER À TEMPS POUR SAUVER DU TRÉPAS MON PLUS VIEUX CLIENT Dr IPEKA

Profitez de l'hiver pour faire transformer vos roues

EN AMOVIBLES !

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY. Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris

TERROT & Cie
A DIJON
La Marque des Touristes

BICYCLETTES
à 2, 3, 4, 6 et 10 vitesses, par pédalage direct, rétro-direct ou par leviers.
MOTORETTES
avec moteurs de 2 HP et 1 HP 1/4.
PREMIER PRIX
à tous les concours
DU TOURING CLUB DE FRANCE
Magasin de détail pour Paris :
30, Avenue de la Grande-Armée
CATALOGUE SUR DEMANDE

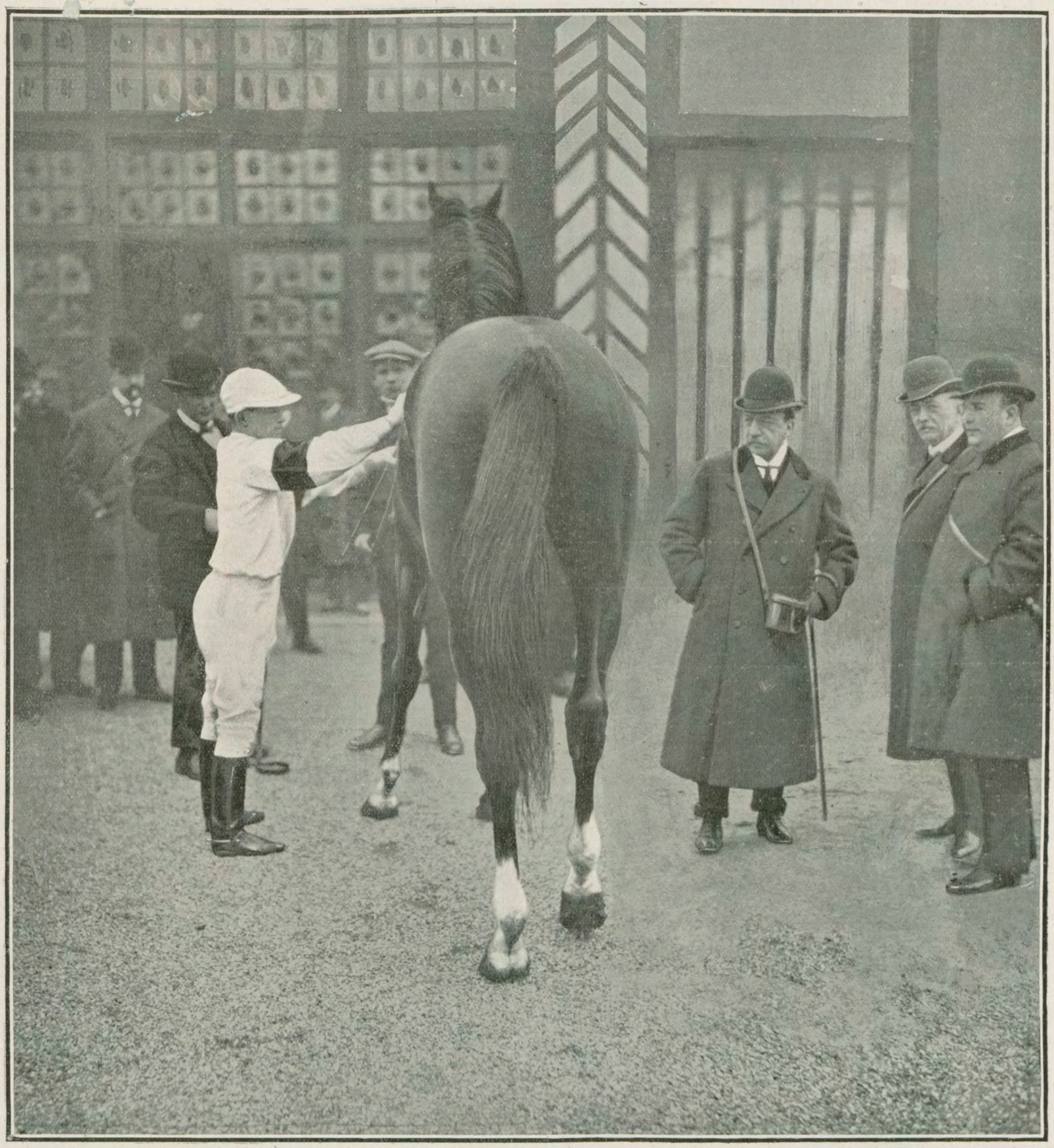
Photographie FEMINA BON de réduction de 5 % sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

21 Mars 1908 — N° 496
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



LA RÉOUVERTURE DES COURSES PLATES

La saison de plat a repris le 13 mars à Saint-Cloud. Attendue avec impatience par tous les sportsmen, la première journée, qui comportait le Prix de Saint-Cloud, gagné par Monitor, et la seconde, avec le Handicap Optional, à Maisons-Laffitte, ont remporté le plus brillant succès. Notre photographie représente Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt, après sa victoire dans le Handicap Optional. Des notabilités du turf, parmi lesquelles M. Edmond Blanc, l'examinent, tandis que son jockey, Bellhouse, retire la selle pour aller aux balances

Le Freinage dans les Voitures Automobiles

Par C. FAROUX

Les vitesses de circulation augmentent et cependant le freinage mécanique de nos voitures ne semble pas faire de progrès rapides et nécessaires. Notre collaborateur expose l'état actuel de la question et conclut à la nécessité d'orienter différemment les recherches en vue d'obtenir des procédés de freinage efficaces et à action très rapide.

Pour marcher vite, il faut de bons freins, et la vérité de cet adage cher aux chauffeurs est d'autant plus forte qu'il s'agit de voitures plus puissantes : sur les voitures de course, par exemple, et sur les locomotives de grand tourisme, la question du freinage prend une importance capitale. Or, et comme nous allons nous en convaincre tout à l'heure, la distance nécessaire à l'arrêt augmente très rapidement avec la vitessed'autant plus, — il faut bien l'avouer — que les freins actuels sont tout à fait insuffisants.

Comment peut-on déterminer les conditions d'établissement d'un frein ? Ce dernier détermine l'arrêt de la voiture en éteignant sa force vive, ou plutôt en transformant cette force vive en chaleur. Il faut donc, avant tout, connaître la force vive que le mécanisme doit éteindre et l'effort retardateur dont il est capable.

Malheureusement, nous n'avons d'expériences sérieuses sur la matière que celles de 1902, dues à l'Automobile-Club d'Amérique, et desquelles il ressort qu'on peut tabler sur une accélération négative de 3 mètres par seconde, correspondant à un effort retardateur de 300 kilos par tonne.

Il est parfaitement possible — probable même — que ces chiffres soient légèrement modifiés aux grandes vitesses, mais nous n'en avons point d'autres qui offrent les mêmes garanties officielles.

Souhaitons donc, et souhaitons-le énergiquement, que la Commission des concours nous mette sur pied un concours de freinage sérieusement organisé. Il y a place, dans le calendrier de 1908, pour une épreuve de cette nature. Grâce à ses résultats, nos constructeurs pourront sortir de l'empirisme auquel ils ont dû se limiter, et le danger de rouler aux grandes allures sera notablement atténué.

Ce que je viens de dire sur l'accélération négative de 3 mètres par seconde montre qu'on obtiendra le temps d'arrêt d'une voiture en divisant par 3 sa vitesse estimée en mètres par seconde ; le parcours nécessaire pour obtenir l'arrêt complet s'obtiendra en prenant la moitié du produit de la vitesse par le temps de l'arrêt, ce qui suppose implicitement que la vitesse décroît jusqu'à zéro d'une manière uniforme. Tout cela n'est pas scientifiquement exact, mais est suffisamment approché. Ainsi, une automobile qui roule à 18 à l'heure — allure d'un bon cheval — soit à 5 mètres par seconde, s'arrêtera en

$$\frac{5}{3} = 1 \text{ seconde } 2/3$$

et parcourra, avant l'arrêt complet :

$$\frac{1{,}66 \times 5}{2} = 4 \text{ mètres environ.}$$

Nous pouvons toujours attendre l'hippomobile qui, roulant au grand trot de son cheval, s'arrêtera en 4 mètres. Si les règlements sur la circulation n'étaient aussi absurdes, il faudrait considérer que là où le 15 à l'heure est permis aux chevaux, on peut parfaitement, et avec un danger moindre, autoriser le 30 à l'heure pour les automobiles.

Avec l'instruction obligatoire, il est permis d'espérer qu'un jour viendra où tous les maires de France auront appris à l'école cette vérité élémentaire.

A l'intention de nos lecteurs, nous avons dressé un tableau que nous donnons ci-dessous et qui indique le temps nécessaire à une automobile pour s'arrêter, ainsi que la distance parcourue entre le début du freinage et l'arrêt complet.

Comme on peut d'ailleurs le prévoir, la distance nécessaire pour obtenir l'arrêt complet croît comme le carré de la vitesse. A 90 à l'heure, on s'arrête en 100 mètres ; pour une vitesse double, c'est-à-dire à 180 à l'heure, on ne peut s'arrêter avant 400 mètres.

Quant à la grandeur de la force vive à éteindre, on peut se faire une idée de son importance, en la calculant par exemple, pour la voiture du malheureux Albert Clément, qui roulait à environ 140 à l'heure, lors du terrible accident de Saint-Martin-en-Campagne.

Cette voiture pesait environ 1.300 kilos en ordre de marche ; il en résulte qu'à 140 à l'heure, soit 39 mètres à la seconde, sa force vive est de :

$$\frac{1}{2} \times \frac{1.300}{9{,}81} \times 39 \times 39 = 101.000 \text{ kilogrammètres.}$$

à laquelle il faut ajouter celle des 4 roues en rotation, soit environ :

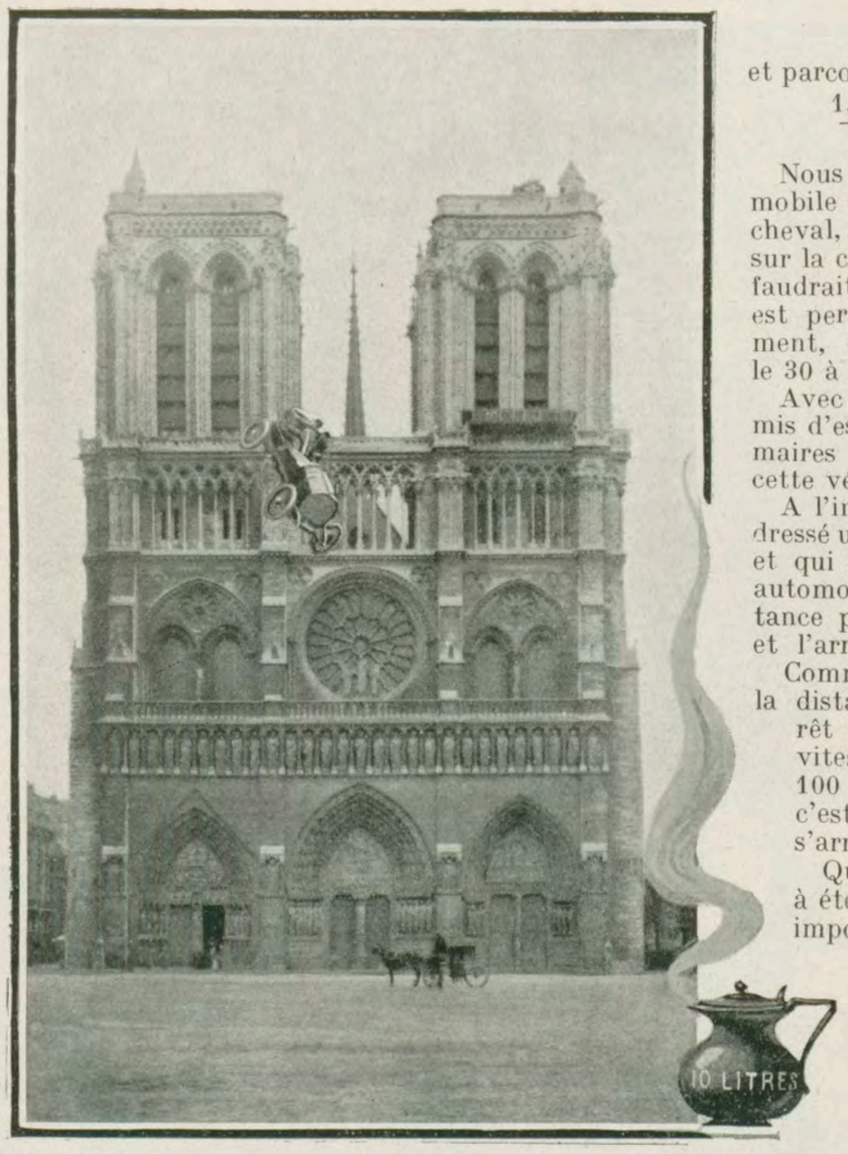
110.000 kilogrammètres,

que les freins doivent au plus vite transformer en chaleur. Cette force vive est celle qu'aurait emmagasinée la Bayard-A. Clément tombant d'une hauteur de 75 mètres, c'est-à-dire de plus haut que le sommet des tours de Notre-Dame ! Or, si nous admettons le chiffre américain de 300 kilos par tonne, soit 150 kilos par roue motrice, cela représente pendant les premiers moments du freinage une puissance retardataire de :

$$300 \times 39 \times 1{,}3 = 15.210 \text{ kilogrammètres,}$$

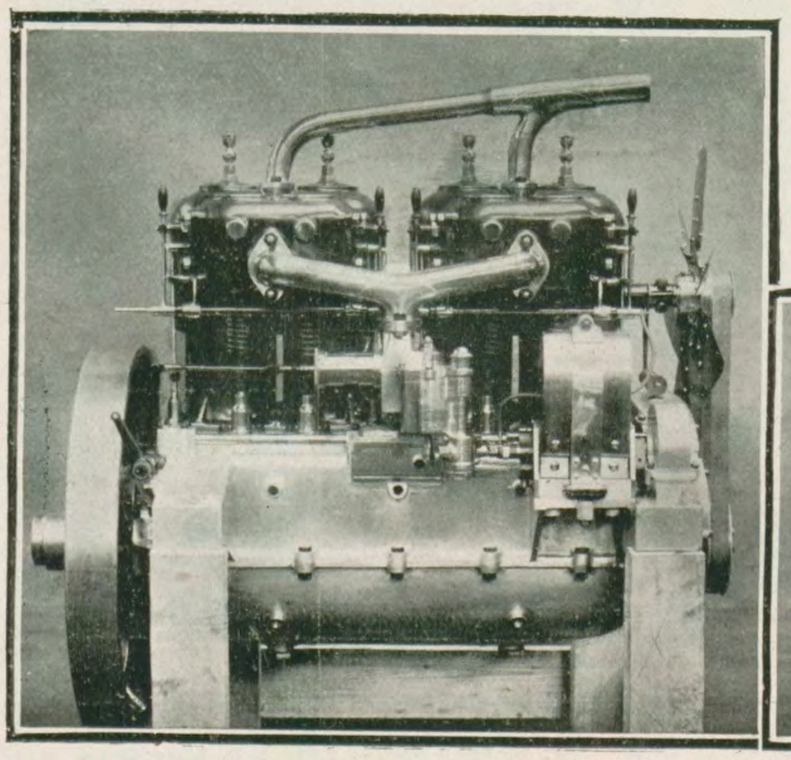
soit 200 chevaux environ. Nous sommes loin des 110.000 kilogrammètres, soit 1.475 chevaux qu'il faut absorber.

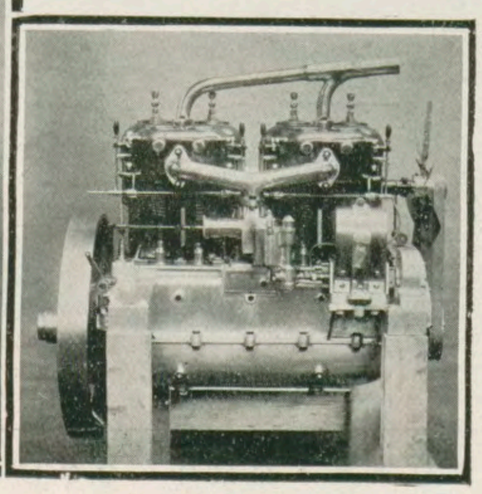
J'ai pris à dessein cet exemple d'une voiture de course, pour montrer à quels efforts prodigieux sont soumis les freins mécaniques et surtout ces malheureux pneumatiques, dont on dit tant de mal, et qui, lorsqu'on veut bien se donner la peine de réfléchir, ont une capacité de résistance réellement stupéfiante.



Ce que représente l'arrêt brusque d'une voiture marchant à 140 à l'heure.

La force vive à éteindre au moyen des freins dans une voiture de 1.300 kilos, marchant à 140 à l'heure, est la même que celle qu'elle emmagasinerait dans une chute du haut des tours de Notre-Dame. Transformée en chaleur, elle serait suffisante pour réduire complètement en vapeur 10 litres d'eau.





Puissances relatives d'un moteur travaillant comme moteur ou comme frein.

La puissance du moteur fonctionnant comme frein est environ 60 0/0 de la puissance effective du moteur.

VITESSE EN KILOMÈTRES A L'HEURE	DURÉE DE L'ARRÊT EN SECONDES	PARCOURS AVANT L'ARRÊT COMPLET EN MÈTRES
20	1 ″ 88	5
30	2 ″ 82	11
40	3 ″ 76	20
50	4 ″ 70	32
60	5 ″ 64	46
70	6 ″ 58	60
80	7 ″ 52	80
90	8 ″ 46	100
100	9 ″ 40	128
120	11 ″ 28	184
140	13 ″ 16	240
160	15 ″ 04	320
180	16 ″ 92	400
200	18 ″ 80	512

Ce que sont les freins mécaniques Voyons donc à quels organes nous allons demander d'assurer un pareil travail, mais pénétrons-nous bien au préalable de cette idée qu'un frein et un embrayage sont des mécanismes rigoureusement identiques. Souvenons-nous seulement que la progressivité de l'action, déjà désirable pour un embrayage, devient absolument indispensable pour un frein. Sinon, c'est l'éclatement des pneus, la culbute..., la mort sans phrases.

Les règlements de police exigent deux freins, dont chacun, ajoute le texte administratif, en son délicieux langage, doit être capable de supprimer automatiquement l'action du moteur ou de la maîtriser.

Où placerons-nous nos freins? L'un sur la transmission, l'autre sur les roues motrices. Cela paraît assez naturel.

Mais à quel endroit de la transmission ? soit entre le changement de vitesses et le différentiel, soit sur le différentiel lui-même.

Deux inconvénients : en premier lieu, le frein n'agit plus en cas de rupture d'un organe de transmission qui lui est postérieur; en second lieu, fatigue considérable de tous les organes.

Il faut bien s'en contenter, d'autant plus que le second frein qui lui, agit sur les roues motrices, est là pour parer à toute éventualité.

Beaucoup de maisons ont trois freins, deux au pied, un à main. Ce dernier agit toujours sur les roues motrices, la première pédale commande un frein sur l'arbre de différentiel, la seconde actionne un autre frein placé sur un arbre de la boîte des vitesses. Parfois, le frein du différentiel comporte deux poulies placées de part et d'autre de la boîte aux pignons. Cette méthode est recommandable.

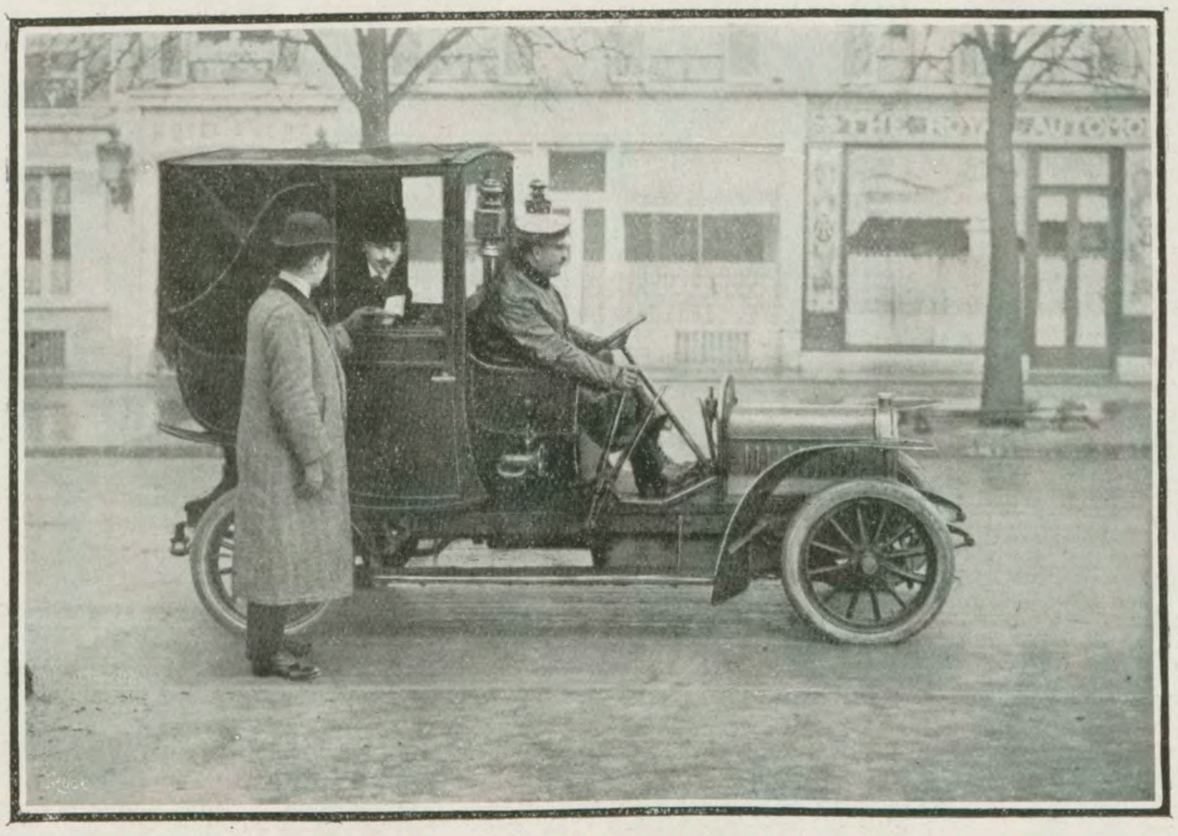
Il est évident que lorsque les freins vont par paires — c'est le cas commun pour le freinage sur les roues — leur puissance de serrage doit être équilibrée. D'où l'emploi de palonniers compensateurs qui tend à se généraliser.

Il est toujours bon d'avoir au moins un frein qui ne débraye pas, et il serait à désirer qu'on inversât les commandes. On se sert plus souvent du frein au pied que du frein à main, et cependant le premier fatigue davantage la transmission. Si le frein au pied agissait sur les roues, tout n'en vaudrait que mieux.

Règle générale : On n'a jamais de freins trop puissants. Accordez votre sollicitude aux voitures qui ont des poulies de freins larges et pourvues d'un grand diamètre.

Deuxième règle générale que M. de La Palice aurait pu formuler : Agir progressivement sur les commandes de freins, sinon on bloque les roues et, ou bien les pneus éclatent, ou bien l'arrêt est moins rapidement obtenu que lorsque les roues continuent de tourner.

Freinage par le moteur Dans une voiture à vapeur, où le moteur est reversible, on peut provoquer l'arrêt de la voiture en renversant le sens de marche, en faisant contre-vapeur, suivant le terme consacré. De même dans les voitures électriques, il suffirait de renverser le sens du courant pour obtenir un freinage énergique, brutal même : on se contente généralement d'intercaler des résistances, ce qui donne un arrêt progressif.



Ce que coûte un arrêt brutal.

Il importe que chaque propriétaire de voiture se rende bien compte qu'à chaque coup de frein brutal, c'est un billet qui passe de sa poche dans celle du marchand de pneumatiques.

Il n'en est pas de même dans la voiture à pétrole : là, au moins dans la quasi-totalité des cas, nous ne pouvons renverser le sens de marche, et pourrions-nous le faire que la manœuvre ne serait pas conseillable, en raison de sa brutalité et des efforts anormaux que la transmission aurait à subir.

Mais ne peut-on augmenter les résistances passives du moteur? Malheureusement, nos grands constructeurs ne paraissent pas beaucoup se soucier de mettre au point ce mode de freinage : le plus souvent, on coupe l'allumage et pour une longue descente, on se met en première vitesse.

Saurer et Pilain ont travaillé la question ; il faut les en féliciter. Le premier utilise un déplacement des organes de distribution au moyen duquel une ou plusieurs courses du piston sont rendues résistantes; on peut, dans ces conditions, graduer le freinage avec une précision suffisante pour régler son allure dans les longues descentes et obtenir des arrêts suffisamment rapides.

Chez Mercédès, l'utilisation est assez différente. Le moteur à essence commande un compresseur d'air qui alimente d'air comprimé un véritable petit moteur qui attaque directement le différentiel. Ce moteur est pourvu d'une distribution analogue à celle des machines à vapeur, distribution donnant le point mort et tous les degrés voulus d'introduction, pour la marche avant ou arrière, ce qui permet de supprimer l'embrayage et les dispositifs mécaniques de changement de vitesse.

Jusqu'ici, il s'agit d'une voiture mixte essence-air comprimé, dont le rendement ne doit pas être bien fameux; mais le fait même que le récepteur est un moteur à air comprimé qui permet d'arriver à un freinage énergique et progressif en faisant contre-air rend l'idée intéressante.

Ce dispositif fait l'objet d'un brevet de la Daimler Motoren Gesellschaft; je crois, sans toutefois pouvoir l'affirmer, qu'une voiture a été construite sur ces données. Dans le cas de l'affirmative, il serait intéressant d'avoir les résultats.

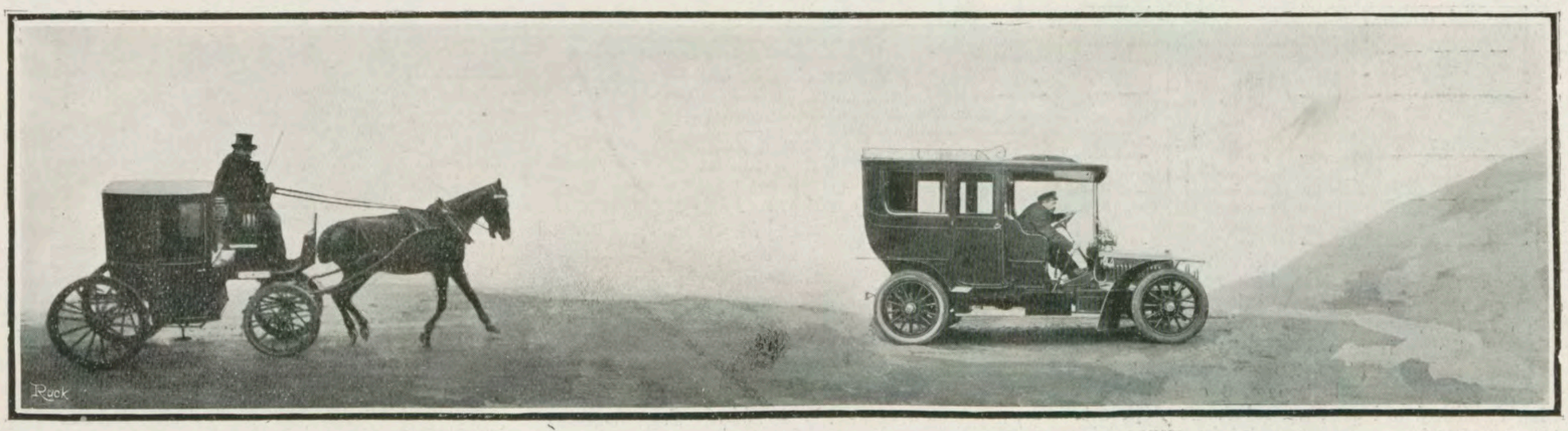
Freinages divers Les usines Mercédès avaient également breveté un dispositif de freinage sur les quatre roues, qui fut exposé au Salon de 1904, et qu'il est intéressant de rappeler, quoiqu'il n'ait reçu que de rares applications. L'inventeur, Canello, réalisait ce freinage par l'air comprimé.

Ce freinage paraît avoir été abandonné; il est permis de penser qu'on arrivait difficilement à une puissance de freinage rigoureusement égale sur les deux roues avant, ce qui rendait alors la direction véritablement impossible.

Il était assez naturel que certains inventeurs cherchassent à utiliser en locomotion automobile les freins hydrauliques, qui avaient donné, et qui donnent encore de si merveilleux résultats dans l'artillerie. Un très grand nombre de brevets ont été pris sur la matière; j'en ai moi-même un sur la conscience.

Cet ordre de recherches paraît n'avoir que peu intéressé les touristes ; on pourrait y revenir.

C. Faroux.



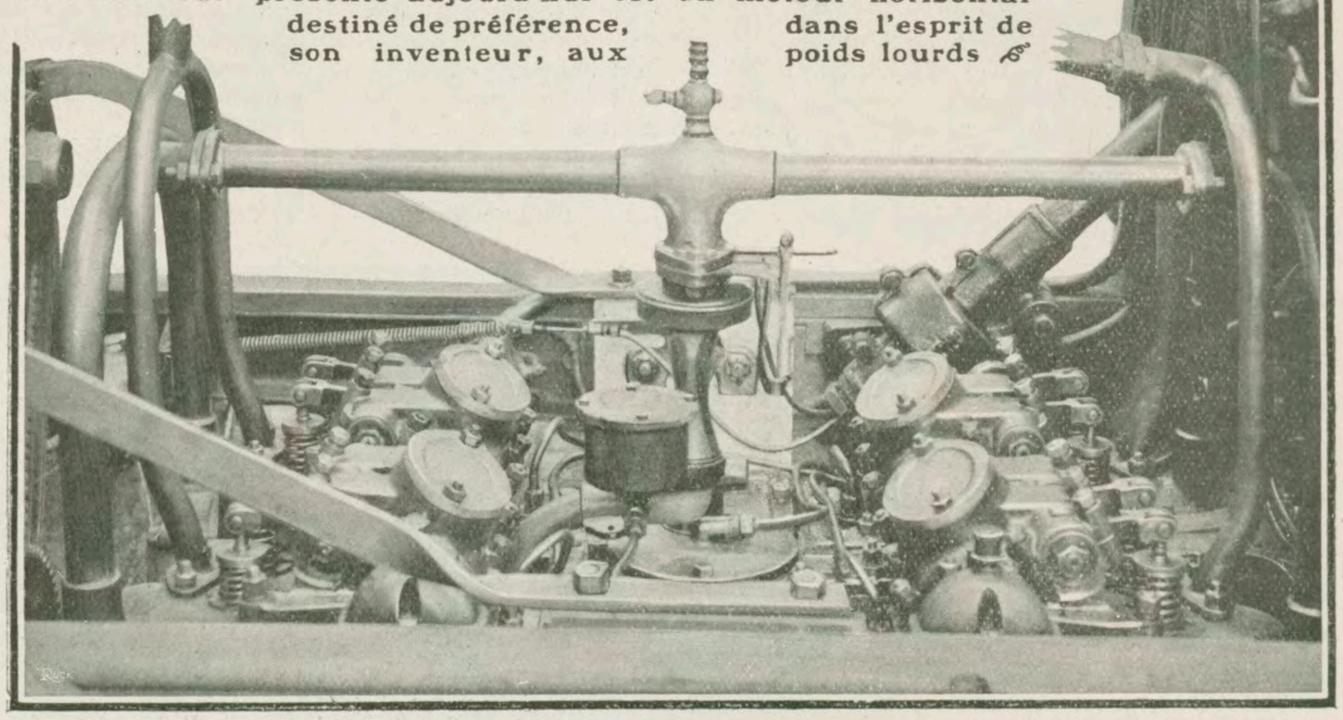
Vont-ils tomber dans le précipice ?

Il faut beaucoup moins de temps à une automobile qu'à une voiture attelée pour s'arrêter. Devant le précipice, l'auto s'arrêtera en 4 mètres. Il en faudra 15 au fiacre pour y parvenir.

UN NOUVEAU MOTEUR

Par H. PETIT

Le moteur que notre collaborateur présente aujourd'hui est un moteur horizontal destiné de préférence, dans l'esprit de son inventeur, aux poids lourds.



Le moteur Wakefield.

Dans ce moteur, les cylindres, horizontaux, sont placés de part et d'autre de l'arbre manivelle. Le type définitif comporte huit cylindres, placés quatre par quatre.

Il paraît difficile de faire maintenant des choses réellement nouvelles en automobile : beaucoup croient que le moteur à explosions actuel a acquis sa forme définitive et qu'il n'y a plus à chercher en dehors.

C'est là une grave erreur, et les vastes domaines de la mécanique sont encore inexplorés pour la majeure partie.

Aussi, pourrions-nous presque dire qu'il n'est pas de jour qui ne donne naissance, sinon à un nouveau moteur, du moins à un nouveau perfectionnement.

Peu de solutions du problème de la transformation en travail de l'énergie contenue dans l'essence approchent, comme originalité, du moteur Wakefield, que nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs.

Disons tout d'abord que son auteur n'a jamais voulu l'appliquer industriellement aux voitures de tourisme, et si M. Janson l'a monté sur sa voiture, c'est à titre d'essai et par dilettantisme d'inventeur: dans son esprit, il est destiné au poids lourd, et même à l'automotrice sur rails. Nous allons en exposer le principe en quelques mots.

Le nouveau moteur C'est un moteur horizontal dont le type définitif comporte 8 cylindres. L'originalité consiste dans la façon dont ces cylindres sont groupés.

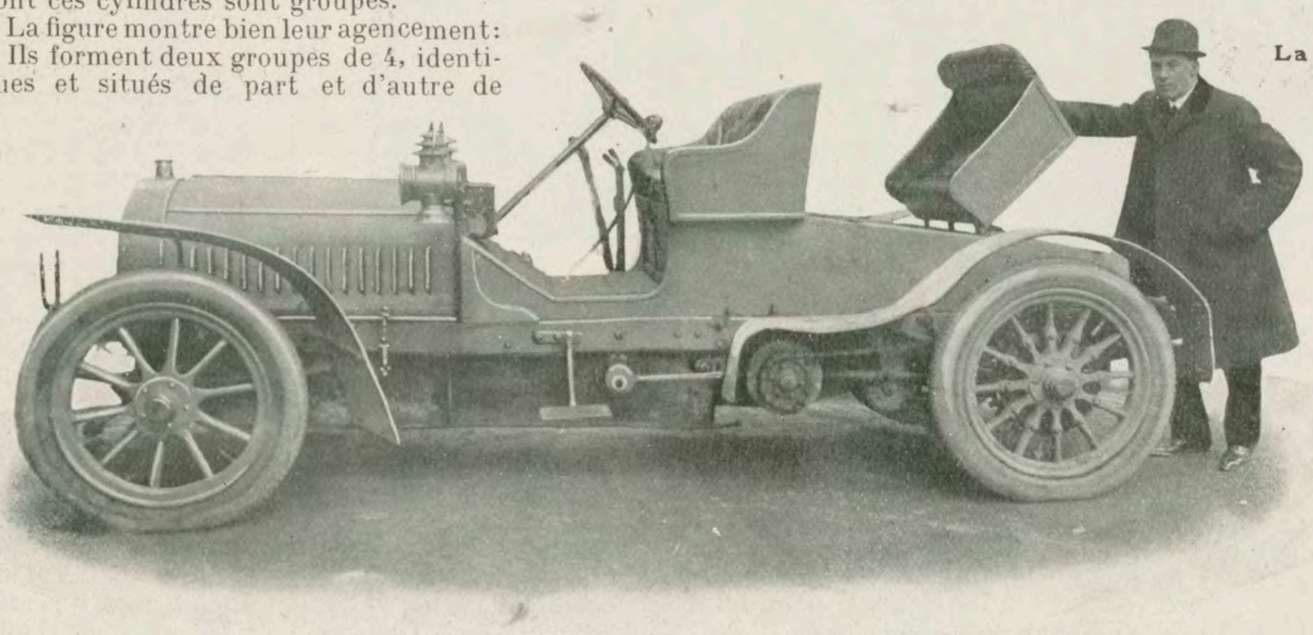
La figure montre bien leur agencement:

Ils forment deux groupes de 4, identiques et situés de part et d'autre de l'arbre manivelle. Les pistons correspondants sont réunis par une tige rigide; sur son milieu, une traverse sert de pied à la bielle. Il y a donc, en somme, une seule bielle pour 4 cylindres, et le tout agit comme un moteur à 2 cylindres à double effet.

Les efforts de torsion autour d'axes verticaux sont réduits à leur minimum par le faible écartement des cylindres d'un même groupe et le rapprochement des axes des bielles.

Toutes les vibrations dues aux pièces à mouvement alternatif se produisent d'ailleurs dans le plan du châssis et sont par conséquent bien amorties. Du reste, le type à 8 cylindres est bien équilibré puisque, nous l'avons déjà dit, les axes des deux groupes sont très rapprochés.

Les soupapes, à tige horizontale, sont placées sur les cylindres, et commandées par un seul arbre à cames pour chaque groupe de 4 cylindres. Les bougies sont sur le dessus.



Une carrosserie bien comprise.

Dans la voiture de M. Janson, les deux places arrière sont montées sur charnière et se dissimulent à l'intérieur, de façon à présenter l'aspect d'une pointe de course.

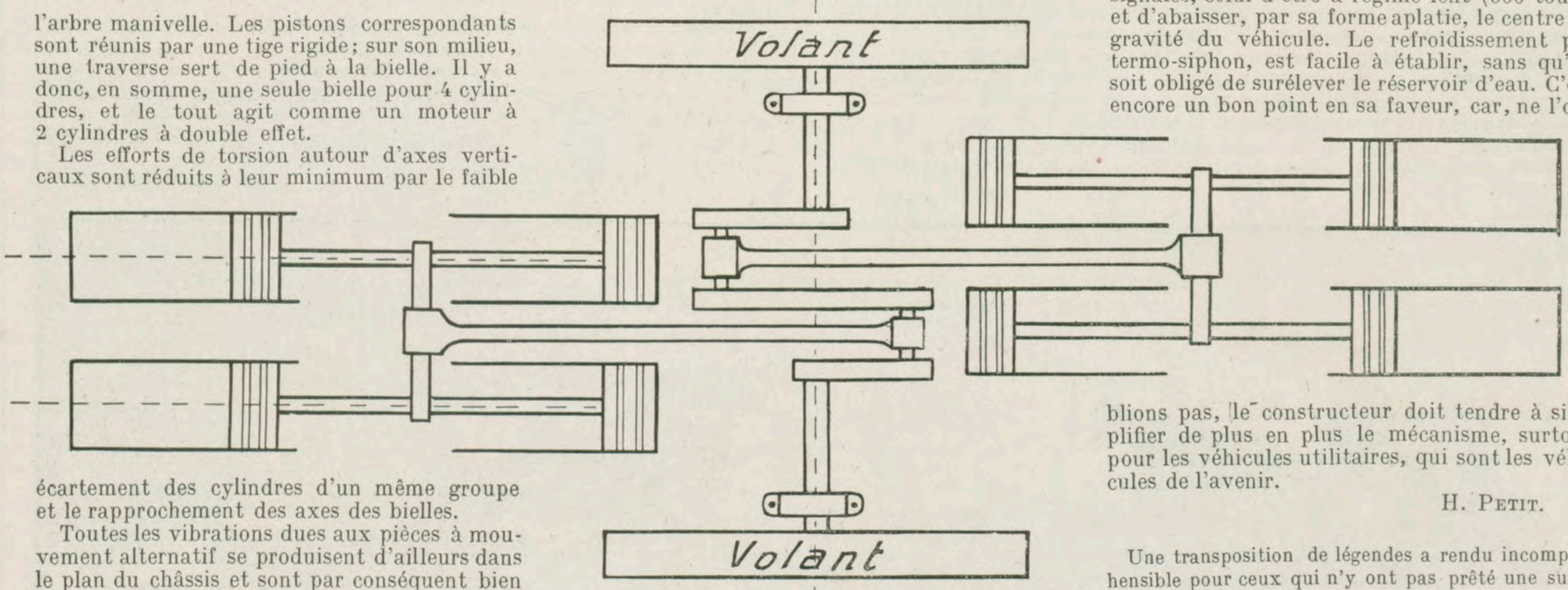


Schéma du moteur Wakefield.

La figure montre très bien l'agencement des deux groupes de 4 cylindres. Les pistons correspondants sont reliés par une tige rigide et chaque groupe fonctionne comme un moteur à 2 cylindres à double effet.

La voiture Le principal avantage du moteur est de tenir très peu de place dans le sens vertical : il peut donc sans inconvénient être placé sous les pieds du conducteur.

De plus, l'arbre manivelle étant perpendiculaire à l'axe de la voiture, la transmission ne comporte pas un seul pignon d'angle, ce qui est nettement favorable au rendement mécanique de la transmission.

La puissance développée sur l'arbre est transmise au différentiel par une chaîne sans fin, et, grâce aux deux volants qui terminent l'arbre moteur, tous deux munis d'embrayages, on obtient la prise directe aux quatre vitesses, sans aucun artifice mécanique.

En un mot, c'est là une tentative intéressante pour s'écarter des sentiers battus. Nous ne pouvons malheureusement étudier ici complètement ce moteur; cette étude, mettant d'ailleurs en lumière des particularités originales, sortirait du cadre de cette revue.

Ajoutons seulement que le moteur Wakefield présente pour un poids lourd, en dehors des précieux avantages que nous avons déjà signalés, celui d'être à régime lent (800 tours) et d'abaisser, par sa forme aplatie, le centre de gravité du véhicule. Le refroidissement par termo-siphon, est facile à établir, sans qu'on soit obligé de surélever le réservoir d'eau. C'est encore un bon point en sa faveur, car, ne l'oublions pas, le constructeur doit tendre à simplifier de plus en plus le mécanisme, surtout pour les véhicules utilitaires, qui sont les véhicules de l'avenir.

H. PETIT.

Une transposition de légendes a rendu incompréhensible pour ceux qui n'y ont pas prêté une suffisante attention, mon dernier article sur *Les règlements de 1908*. La légende de la figure 2 doit être reportée à la figure 3, celle de cette dernière, à la figure 4, et enfin celle de la figure 4 à la figure 2. Je présente aux personnes qui me font l'honneur de me lire, toutes mes excuses pour cette regrettable erreur.

H. P.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE MEETING AUTOMOBILE DE CANNES

Ragusa dans la course de côte.

Cette épreuve s'est courue sur la côte Saint-Jean, près d'Antibes. Ragusa a gagné l'épreuve du kilomètre lancé, en 38 s. 1/5, avec 2 voyageurs, et l'épreuve de frein de moyeux qui se disputait au Pezou, près du Cannet. Il est parvenu à s'arrêter en 13 m. 60. (Pneumatiques Michelin.)

Rouff dans la course de côte.

Rouff a gagné l'épreuve de souplesse disputée sur la route de Cannes à Frejus. Elle consistait à couvrir 500 mètres, d'abord en le temps le plus vite, et ensuite en le temps le plus réduit. (Pneumatiques Michelin.)

C'est à l'Automobile Club Cannois que revient l'honneur d'avoir fait disputer la première épreuve de 1908. Favorisée par le beau temps et disputée dans un paysage des plus pittoresques, elle a obtenu un plein succès.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

La première automobile qui a parcouru les routes environnant Aboisso, à 4° de latitude Nord et 2° de longitude Est. A quand le raid Alger-Le Cap?

UNE LOI D'EXCEPTION

La loi que l'on nous promet depuis longtemps — dont on nous menace serait un terme plus juste, — vient enfin de voir le jour. Jamais nouveau-né n'a rencontré, à son apparition dans le monde, un accueil aussi mauvais, et, il faut le dire, aussi mérité.

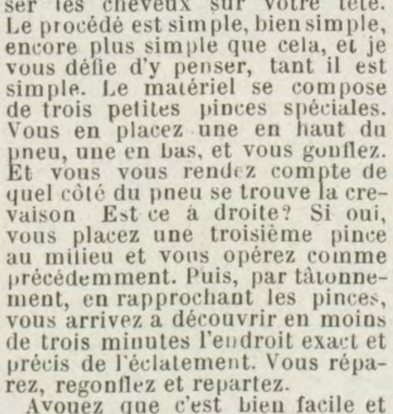
Jamais il n'a été donné d'ouïr dans la presse sportive une telle unanimité de réprobation. On donnait déjà le projet soumis par M. Barthou, ministre des Travaux publics, à la signature du président de la République, et qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre des députés.

Il a causé dans les milieux automobiles la plus grande surprise et la plus grande déception. Après les promesses formelles faites par M. Barthou, on était loin de s'attendre à un projet qui, négligeant tous les autres modes de locomotion, vise uniquement l'automobile, pour la soumettre à une loi d'exception. Ce projet, en effet, enlève, en ce qui concerne l'automobile, la police du roulage à l'autorité préfectorale pour la transmettre à l'autorité judiciaire. Celle-ci pourra retirer à tout chauffeur son permis de conduire, s'il est passible d'une peine de trois jours d'emprisonnement, que cette peine soit prononcée ou non. On arrive ainsi à ce résultat qu'un accusé acquitté, et, par suite, déclaré non coupable du délit pour lequel il était poursuivi, pourra, néanmoins, subir une peine accessoire. Enfin, un casier judiciaire pour tous les contrevenants automobiles sera créé au ministère des Travaux publics.

Est il question de créer un casier pour les conducteurs de voitures à chevaux? de retirer le permis de conduire au laitier qui parcourt au grand galop de son cheval les rues les plus fréquentées, dans un fracas de ferblanterie heurtée, épouvantant les passants? Point du tout.

Mais l'esprit de notre parlementarisme est tel, qu'il s'accommode peu des idées générales et que tout est, pour lui, matière à loi d'exception. On fait une loi pour un homme ou contre une classe d'individus. Fort heureusement, les lois d'exception passent, et la loi Barthou, si jamais elle est votée, aura le sort de celles qui l'ont précédée.

MARCEL VIOLLETTE.



L'entraîneur André, ancien pacemaker de Darragon, qui a lâché son ancien poulain pour signer un contrat avec le comingman Parent.

VOUS POUVEZ CREVER!

Espérons que les beaux jours vont revenir et qu'ils nous permettront de faire de longues promenades à bicyclette sans risquer d'être transis par le froid, transpercés par la pluie. Aussi vais-je vous livrer un nouveau système, — œuvre d'un de nos collaborateurs, M. Nicolay, — qui vous sera plus d'une fois utile, au cours de vos randonnées. Que les dieux soient mille fois bénis! voilà l'invention si ardemment désirée:

Elle supprime l'emploi de l'eau lorsque vous avez crevé un pneumatique. Parfois il vous est très difficile de vous procurer un récipient et du liquide, et vous cherchez en vain le trou qui fait hérisser les cheveux sur votre tête. Le procédé est simple, bien simple, encore plus simple que cela, et je vous défie d'y penser, tant il est simple. Le matériel se compose de trois petites pinces spéciales. Vous en placez une en haut du pneu, une en bas, et vous gonflez. Et vous vous rendez compte de quel côté du pneu se trouve la crevaison. Est ce à droite? Si oui, vous placez une troisième pince au milieu et vous opérez comme précédemment. Puis, par tâtonnement, en rapprochant les pinces, vous arrivez à découvrir en moins de trois minutes l'endroit exact et précis de l'éclatement. Vous réparez, regonflez et repartez.

Avouez que c'est bien facile et que, comme pour l'œuf de Christophe Colomb, il suffisait d'y penser. Et je suis convaincu qu'il ne va plus y avoir un seul cycliste qui ne fasse l'achat minime de ces trois pinces, dont l'utilité ne saurait échapper à quiconque a été, sur les routes, victime de ces maudites crevaisons.

JACQUES MORTANE.

Du 8 au 13 mars 1908.

CYCLISME

Dimanche 8 mars.

Vélodrome d'Hiver. — *Match Jacquelin Van den Born* : 1. Van den Born; 2. Jacquelin.

Course de 25 kilomètres : 1. Collins, en 19 m. 9 s. 1/5; 2. Dussot; 3. Sérès.

Course de l'heure (derrière grosses motocyclettes): 1. Guignard (78 kilom. 265); 2. Parent; 3. Darragon.

ATHLÉTISME

Dimanche 8 mars.

Colombes. — *Championnat militaire de Cross-Country.* — Classement individuel : 1. L. Prévot (28e infanterie); 2. Versel; 3. Rax. Classement par équipes : 1. 131e d'infanterie; 2. 74e d'infanterie 3. 67e d'infanterie.

HIPPISME

Dimanche 8 mars.

Auteuil. — *Prix d'Auteuil* (steeple : 3.500 m): 1. Adonis II, a M. Gaston Dreyfus (G. Bartholomew); 2. Austral; 3. Pierragno (9 partants.)

Prix Juigné (haies, 3.500 m.) : 1. Bol, à M. Ch. Liénart (A. Carter); 2. Sosthène; 3. Kaboul II. (9 partants.)

Jeudi 12 mars.

Auteuil. — *Prix Mondeville*, (steeple, 4.000 m.) : 1. Pierragno, à M. L. V. André (Burgoyne); 2. Fer; 3. Grutli. (8 partants.)

UNE EXPOSITION A BOURGES

Du 24 septembre au 4 octobre prochain, aura lieu à Bourges (Centre de la France) la première Exposition internationale de l'Automobile agricole et de l'Alcool industriel.

Cette manifestation, sans précédent, organisée dans une région essentiellement agricole, sera le rendez-vous des cultivateurs de progrès et des adeptes toujours plus nombreux de la locomotion mécanique.

En raison du haut intérêt que cette tentative présente, tant pour l'industrie automobile que pour l'agriculture, elle a obtenu spontanément les plus hauts appuis et les plus précieux encouragements.

Le but poursuivi par les organisateurs sera sûrement atteint : contribuer au développement de la locomotion nouvelle en lui ouvrant un important débouché dans l'agriculture.

Les constructeurs français et étrangers qui désirent participer à cette exposition, sont priés de demander le règlement général au Secrétariat général, à Bourges, rue Notre-Dame, 24.

Notre confrère Rouzier-Dorcières, dont les conférences sur le duel, au Théâtre des Arts, ont remporté un si vif et si légitime succès.

LA BOXE FRANÇAISE

Les championnats de boxe française et l'assaut annuel donné, la semaine dernière, par Charlemont, ont rendu un peu de lustre à cette méthode nationale. La boxe anglaise, qui absorbe l'intérêt du public depuis quelque temps, avait semblé la dépasser de plusieurs longueurs. Ces réunions ont prouvé que la boxe française jouit toujours d'une grande vogue et que les spectateurs éprouvent un extrême plaisir à assister aux belles rencontres qui mettent aux prises les pugilistes du pied et du poing.

La foule qui se pressait à la soirée offerte par Charlemont a suivi tous les assauts avec un vif intérêt et ses acclamations ont prouvé aux tireurs qu'elle rendait hommage à l'élégance de leur jeu. Point de force brutale, point de knock-out, la boxe française prouvait bien qu'elle était avant tout un exercice hygiénique et la démonstration que fit Charlemont avec le petit Saurin montra qu'aucune gymnastique ne peut mieux développer l'enfance. La boxe anglaise est certainement plus passionnante au point de vue spectacle, car le public aime les exhibitions brutales. Mais nous ne pouvons tous nous amuser à pratiquer ce sport avec autant d'énergie que les fighters anglais. C'est pourquoi la boxe française intéressera toujours et que, quelle que soit la vogue dont jouira la méthode anglaise, elle ne pourra jamais tomber dans l'oubli, surtout tant qu'elle sera professée par des maîtres comme Charlemont.

Sam Mac Vea et Walter Stanton ne m'ont pas dissimulé le plaisir qu'ils prenaient à voir pratiquer cette boxe nationale... et ils s'y connaissent.

I. R.

Quasimodo, par Chalet et Bérangère (5 ans), à M. Veil-Picard, vainqueur, avec la monte de G. Parfrement, du Prix Hungerford, à Auteuil.

LES APPRENTIS EN OBSTACLES

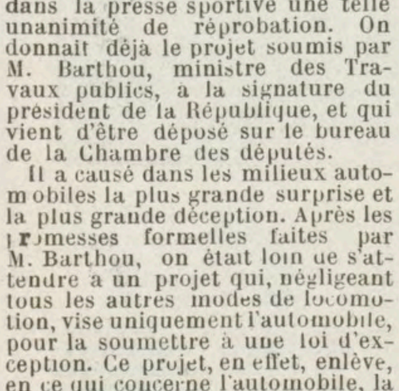
La nouvelle réglementation des apprentis, ou plutôt des novices en obstacles vient d'entrer en application. Et déjà les récriminations se font entendre un peu de tous les côtés.

J'avoue d'ailleurs que je ne saisis pas bien pourquoi. Le système que l'on vient d'inaugurer n'a rien de révolutionnaire, et il répondait à une nécessité absolue. Ce n'est pas uniquement parce que deux jockeys, émigrants des courses plates, ont fait preuve d'une supériorité évidente sur tous leurs camarades, ce n'est pas, dis-je, pour cette raison que l'on a éprouvé le besoin de leur susciter des rivaux; on n'a pas voulu les battre en brèche. La vérité c'est que les étourdissants succès remportés l'an dernier par Alec Carter et Parfrement ont ouvert les yeux des témoins impartiaux sur le système ou plutôt sur l'absence de système, qui était alors en vigueur. On en était arrivé au point de ne décider le départ d'un concurrent que lorsqu'on était sûr d'avoir la monte fashionable; les propriétaires se plaignaient de ne pas trouver de jockeys et personne ne faisait rien pour en former.

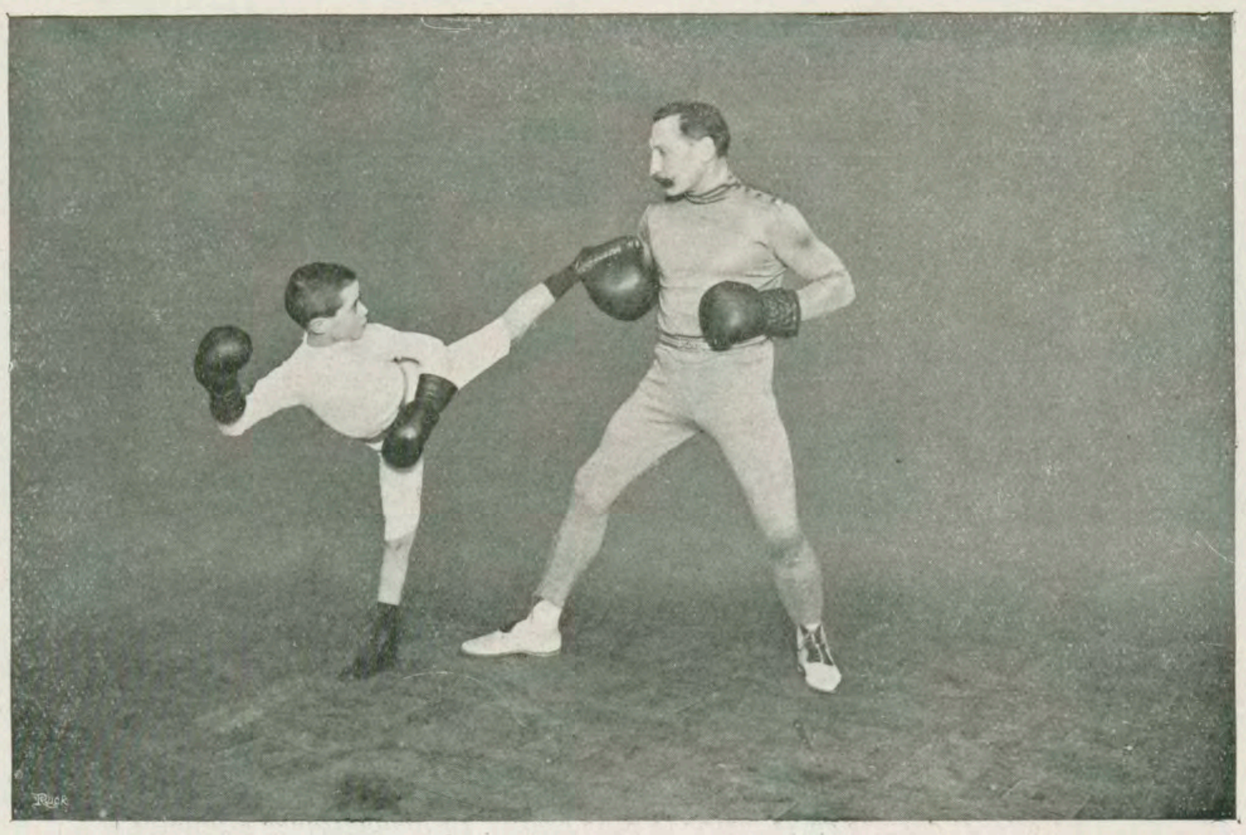
La Société des Steeple Chases a bien compris qu'il était inutile d'attendre que les alouettes tombassent toutes rôties. Tout en maintenant son ancien système des courses comportant des décharges pour les apprentis, elle a réservé spécialement un certain nombre d'épreuves à ces novices. C'était le meilleur moyen pour forcer les entraîneurs et les propriétaires à former des cavaliers; c'est du reste celui qui, en plat, a été employé avec succès par la Société d'Encouragement et par la Société de Sport de France. Et, sous prétexte que deux de ces malheureux apprentis ont commis l'autre jour une erreur de parcours, avec cette circonstance aggravante qu'ils pilotaient les deux favoris, immédiatement on s'élève avec passion contre ces épreuves de novices. On s'empare de cet événement regrettable, mais dont ne sont pas exempts nos grands jockeys eux-mêmes (rappelons-nous certain grand steeple de Colombes); et, fort de cet argument, on veut condamner le système.

Il appartient aux personnes raisonnables de ne pas aller si vite en besogne.

BOIARD.



Sportsman éclectique, Théry, que nous allons applaudir à nouveau, devient peu à peu un virtuose du tennis comme il est un maître du volant.



CHARLEMONT ET LE PETIT SAURIN

Au cours de l'assaut offert par Charlemont, le 11 mars, le maître de la boxe française fit, avec le petit Robert Saurin, une démonstration de sa méthode. Ce jeune élève remporta un vif succès, dont la plus grande part revient à son excellent professeur.

Dandolo, le vieux steeple-chaser de M. E. Fischhof, qui a terminé second, à une encolure, derrière Quasimodo, dans le Prix Hungerford, à Auteuil (4.200 m.).

L'Aéro = Club à Bordeaux

La Semaine Aéronautique de Bordeaux n'a pas été favorisée par le temps ✍ La pluie et la brume ont empêché les concurrents d'accomplir de longs parcours ✍

Le vicomte de Lirac.
Secrétaire général de l'A. C. S. O.

M. Baudry.
M. C.-F. Baudry, président de l'Aéro-Club du Sud-Ouest.

Des relations amicales, affectueuses même, unissent à l'Aéro-Club de France la plus importante de ses sociétés affiliées : l'Aéro-Club du Sud-Ouest. A diverses reprises, le jeune club girondin reçut ses amis de Paris de la plus galante manière, et tout récemment, l'Aé. C. F. était convié à une semaine aéronautique pendant laquelle, malheureusement, sévit la plus fâcheuse atmosphère.

Durant tout notre séjour en Guyenne, Bordeaux fut noyé de pluie ou perdu dans la brume. L'on tenta, malgré tout, de disputer les épreuves organisées par M. C.-F. Baudry, le distingué président de l'A. C. S. O. Il les fallut annuler avant le départ, les reporter à une saison moins détestable.

Ce n'est pas que la bourrasque ait violemment soufflé. Les concours bien au contraire, furent contrariés par un calme plat, désespérant. Les aéronautes espéraient atterrir en pays lointains. Las ! ils durent, le premier jour, revenir au sol après avoir longuement plané sur la cité et ne dépassèrent pas de beaucoup les limites de l'octroi !

Quelques jours après, cependant, M. Alfred Leblanc réussit à atteindre Issignac (Dordogne), accompagné par votre serviteur, puis Miramont (Lot-et-Garonne), avec M. E. de Kergariou. Elevé de nouveau, accompagné de ces deux aéronautes et de M. André Gounouilhou, le recordman du monde de la durée atteignait enfin, à bord du *Walhalla* (2.200 m^c) le littoral méditerranéen : Rabieux (Hérault).

Avant leur départ, les pilotes de l'Aé. C. F. ont offert un souvenir aux pilotes bordelais, cette *Bacchante* en bronze de Barrias, dont nous reproduisons la photographie. Elle est dénommée désormais Coupe des Pilotes, et destinée au pilote de l'A. C. S. O. qui aura couvert, jusqu'au 15 février 1909, à minuit, la plus longue distance sans escale.

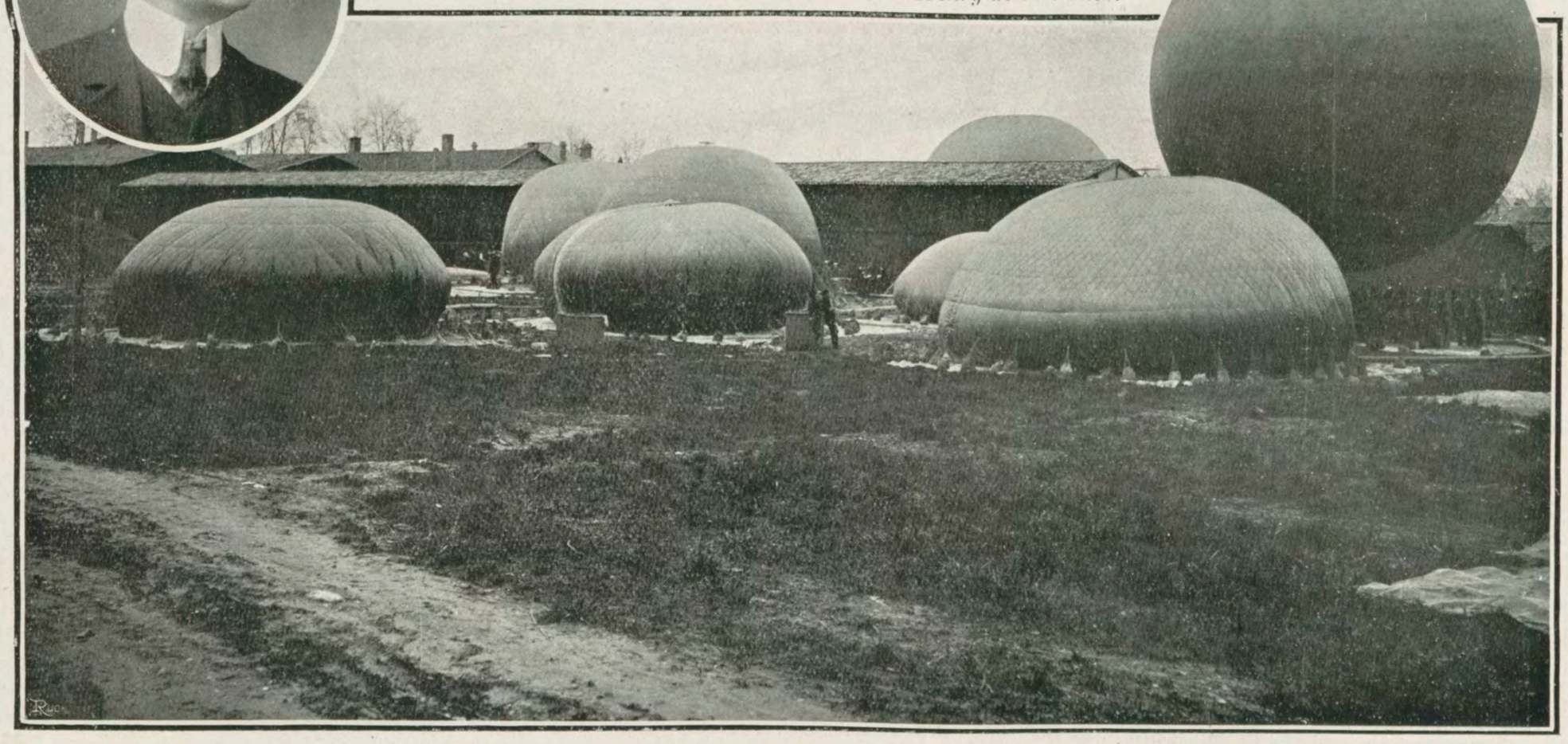
Cette année, les deux clubs se réuniront de nouveau, tout d'abord en juin, à Tours, où l'on organise plusieurs concours, puis à Paris, pendant la Grande Semaine. A cette époque, quelques jours avant son Grand Prix, l'Aéro-Club de France fêtera sa dixième année et son comité a décidé, tout dernièrement, d'inviter spécialement à ces fêtes l'Aéro-Club du Sud-Ouest.

Il est regrettable que nous ne puissions, aujourd'hui, parler comme il conviendrait des autres résultats sportifs obtenus par les aéronautes de la Gironde, encore que leur port d'attache, tout près la mer, soit loin d'être favorisé par les circonstances atmosphériques.

François Peyrey.

La *Bacchante* de Barrias.
Offert par l'Aéro-Club de France pour la Coupe des Pilotes.

Le départ du *Micromégas*.
Monté par le Comte Henry de la Vaulx.



Le gonflement des ballons.
Les pilotes de l'Aé. C. F. viennent d'aller disputer un match amical avec ceux de l'A. C. S. O. A gauche, M. Ch. Villepastour.

La Vie au Grand Air

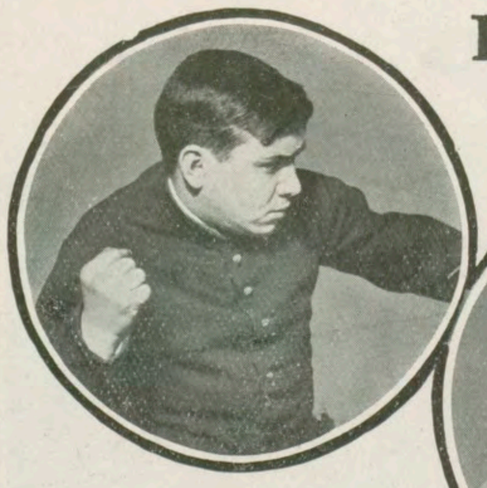
DANS LES NEIGES DE L'ILLINOIS

Bourcier Saint-Chaffray. Sartori. (Cliché Borke, communiqué par le *Matin*.)

LES MEMBRES DE L'AUTOMOBILE CLUB D'AMÉRIQUE ESCORTENT LES CONCURRENTS DE NEW-YORK-PARIS VERS CHICAGO

Toute la première partie de la traversée de l'Amérique fut, pour les courageux concurrents du raid New-York-Paris, une lutte contre les éléments. C'est la neige qui leur opposa l'obstacle le plus redoutable. Elle atteignait parfois plusieurs mètres d'épaisseur, nivelant tout, routes, champs et fossés, sous l'uniformité de son linceul blanc. Il fallait à chaque instant, à coups de pioches et de pelles, frayer un chemin aux voitures et celles-ci défilaient entre deux murs qui s'élevaient jusqu'au sommet de la carrosserie. Les concurrents rencontrèrent le meilleur accueil de la part des clubs et des chauffeurs de la région, qui se firent un devoir de leur prêter assistance dans les circonstances difficiles. La voiture américaine tient actuellement la tête de loin, suivie de près par l'italienne. Les deux représentantes de la France et la voiture allemande forment l'arrière-garde. Mais, bientôt, tous auront quitté les États-Unis pour l'Alaska.

Les Championnats de France de Boxe



Brochat.
Brochat, 2e du championnat mil. poids extra-légers. (B. A.)

Ducasse.
Vainqueur du championnat militaire (boxe anglaise) poids extra-légers.

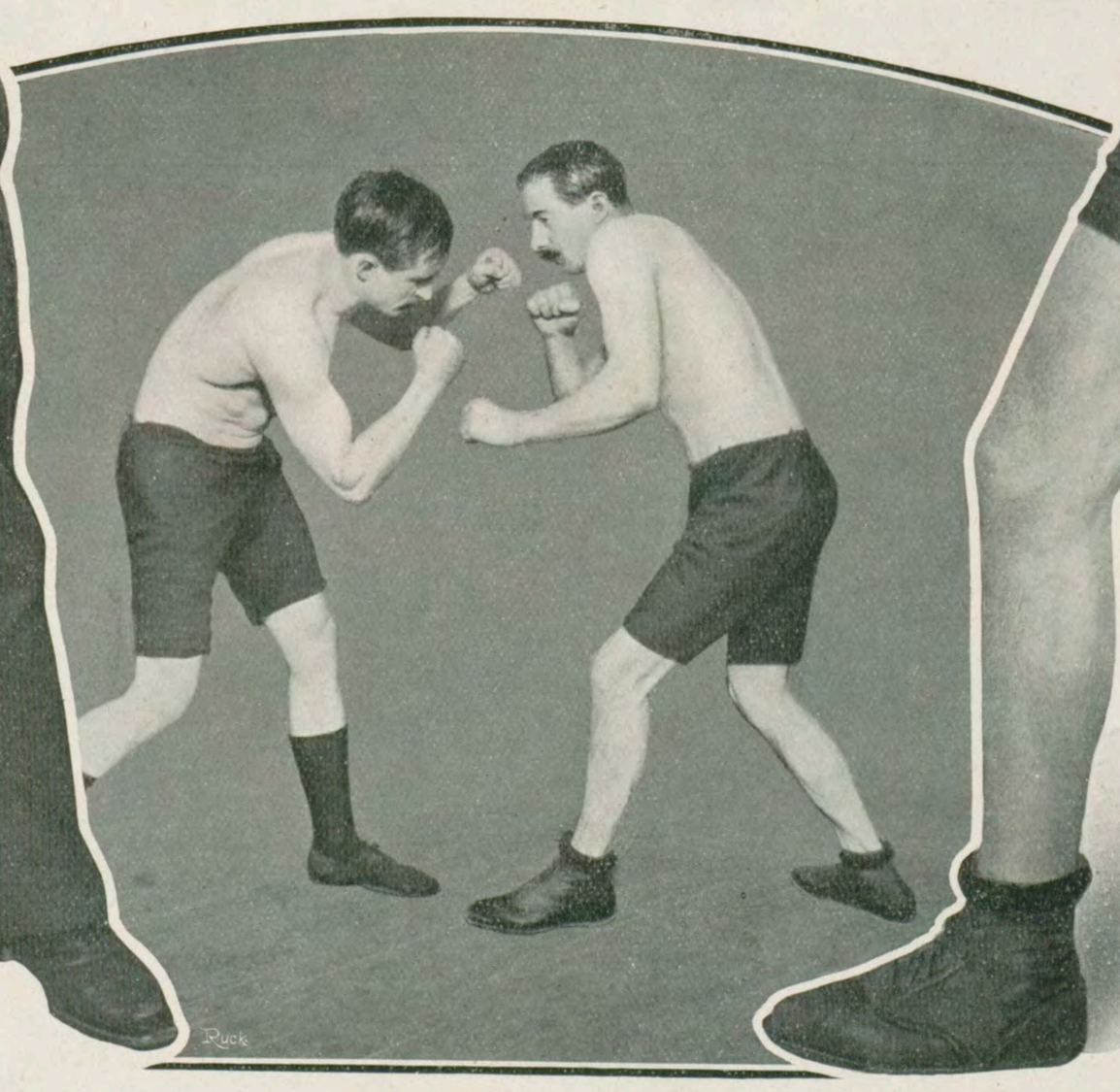
Carpentier.
Champion du monde (boxe française) poids plume.

Ricaux.
Le coureur cycliste Ricaux a fini second dans le championnat militaire de boxe anglaise poids lourds.

Brost.
Vainqueur du championnat de boxe française poids lourds.

La garde militaire.
Cette garde, qui n'a même pas l'excuse d'être esthétique, est celle que l'on enseigne au régiment.

J'IGNORE pourquoi, cette année, les championnats de boxe amateurs ont été réglementés d'une façon aussi bizarre. En trois jours, toutes les épreuves ont été bâclées. Bien entendu, on opérait dans la journée et le soir. D'où pénurie relative de concurrents. Les autres années, la soirée des finales constituait un gala. Et c'était une véritable consécration pour les champions, tandis que maintenant je défie bien qu'on me nomme le champion de telle catégorie.



Stéphane et Doudelle.
Après un merveilleux combat, Doudelle bat Stéphane dans la finale du championnat de boxe anglaise poids moyens.

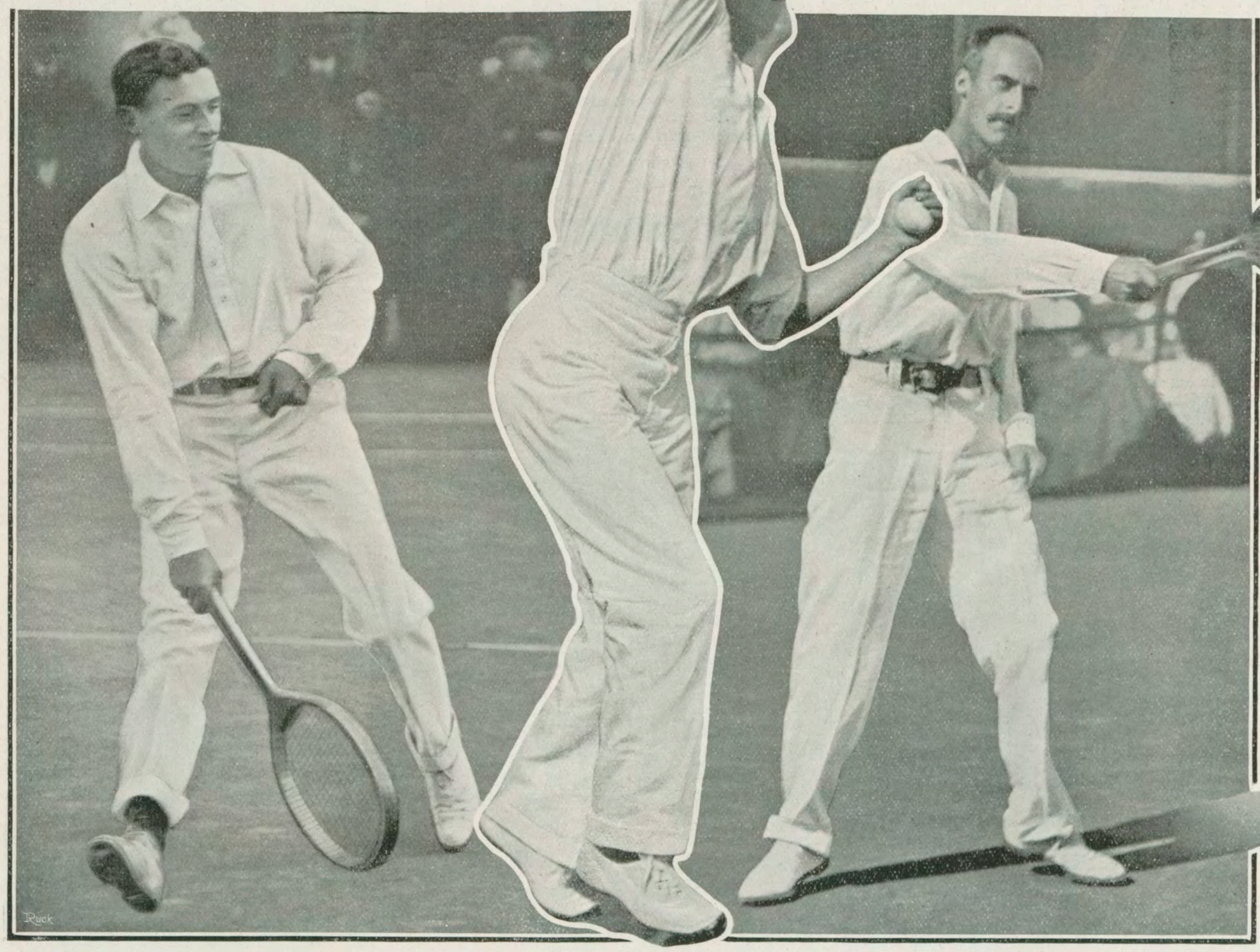
Aspa.
Aspa (63 kilos, salle Doerr), vainqueur de Ricaux (76 kilos), championnat militaire poids lourds.

Clichés de notre envoyé spécial.)

LES SPORTS SUR LA COTE D'AZUR

Au golf de Cannes.
De gauche à droite : le capitaine Brindle et le prince Radzivill s'élancent sur la balle.

Une partie disputée.
Le capitaine Jaubert atteint la balle et le capitaine Brindle s'apprête à l'arrêter.



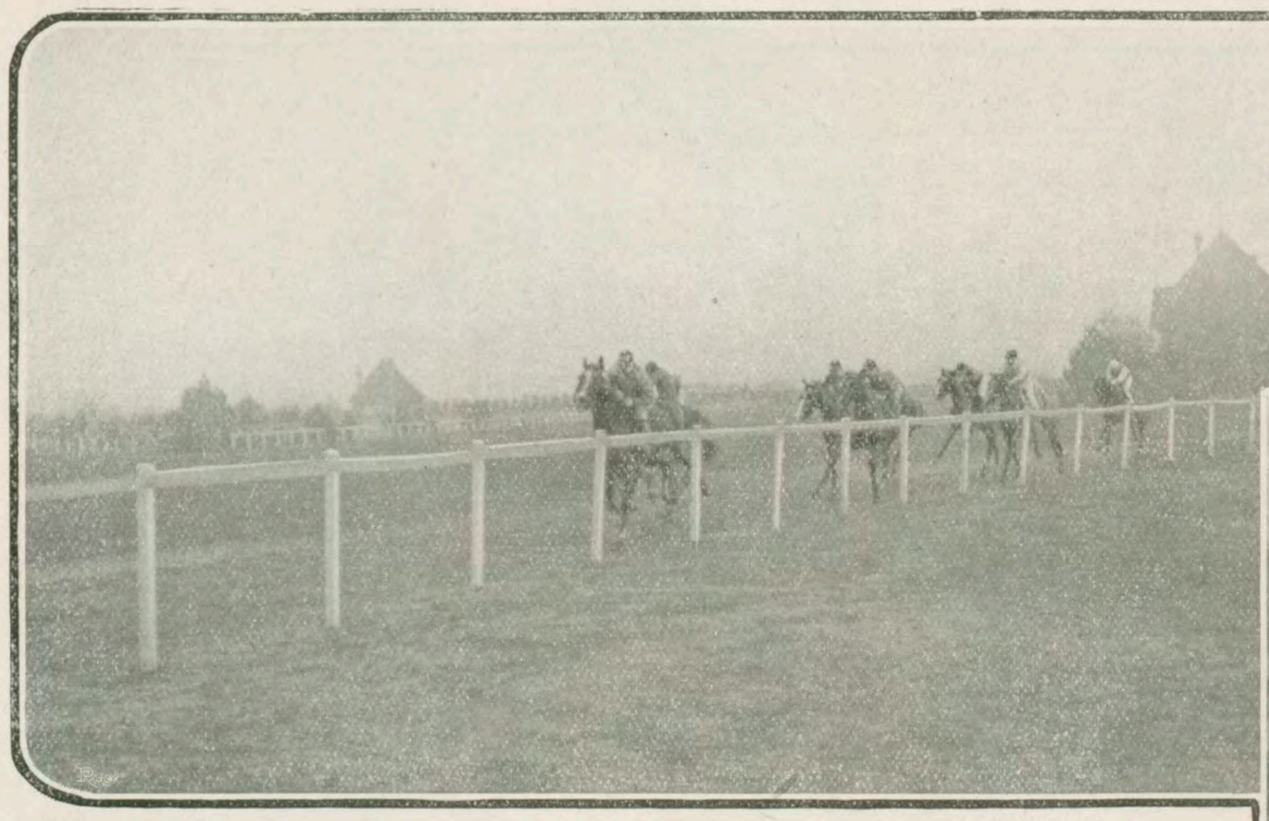
H.-L. Doherty.
Le célèbre joueur anglais a triomphé dans le double mixte, avec Miss Eastlake Smith.

Willding.
Vainqueur, avec Ritchie, du double messieurs.

Le baron de Bertoult.
Le baron de Bertoult, qui s'est fait remarquer par son jeu adroit sur les courts de Monte-Carlo.

LA RÉOUVERTURE DES COURSES PLATES

Par RENÉ RIONDET



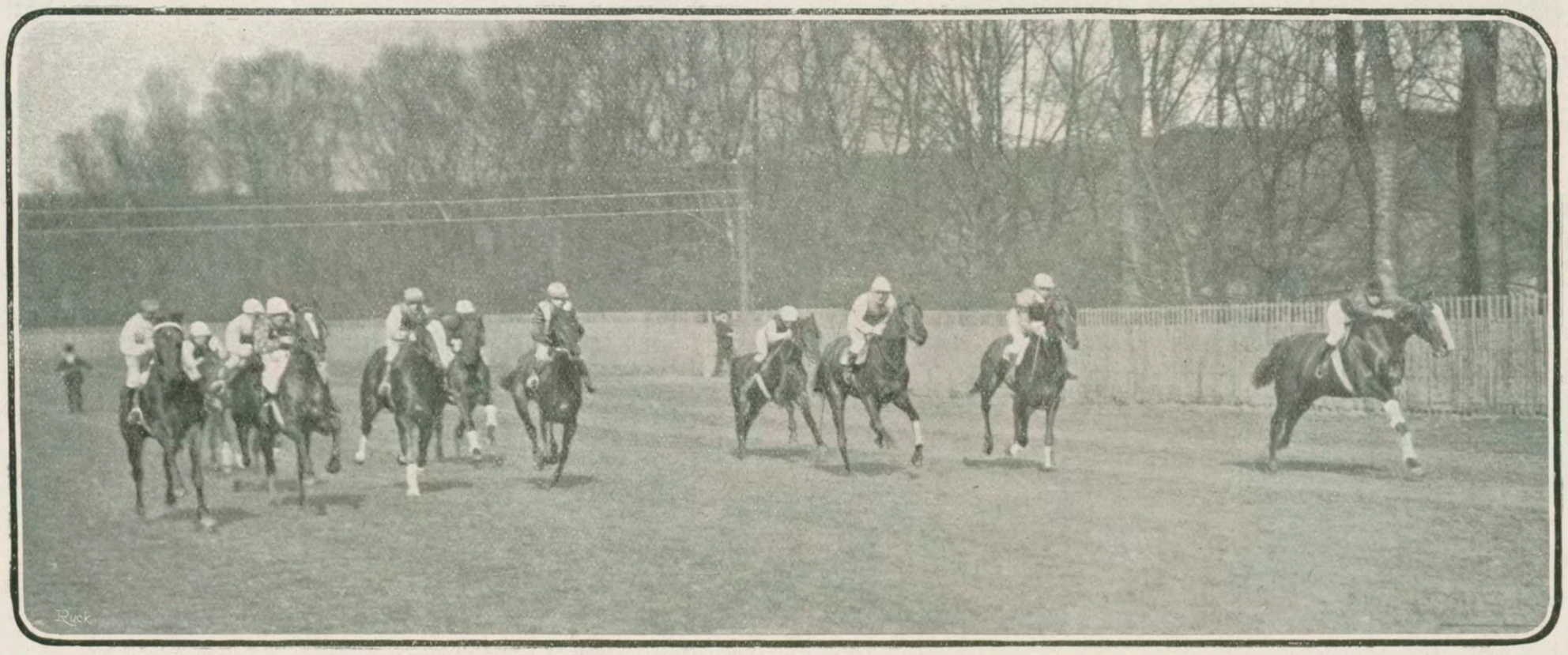
Le Prix de Saint-Cloud (2.000 mètres, 2.000 francs, 13 mars). Le dernier tournant.
Monitor, Quatrain, Boulogne, Raton et Souvigny se sont élancés en tête. Dans le dernier tournant, Monitor, Quatrain et Northeast étaient les premiers. Dans la ligne droite Snorra faisait son effort, mais ne pouvait empêcher Monitor de l'emporter d'une tête.

Dès la réouverture des courses plates, les grandes épreuves se succèdent coup sur coup ✍ Le Prix de Saint-Cloud est immédiatement suivi du Handicap Optional à Maisons-Laffitte, qui précède le Grand Prix de Nice ✍ Les trois vainqueurs étaient suffisamment désignés par leurs performances de l'an dernier ✍

Condamné depuis quelque temps à des réunions d'obstacles d'un intérêt médiocre, le public attendait avec impatience la réouverture des courses plates. C'est chose faite; et je dois dire que les événements n'ont pas déçu les espoirs éveillés. Outre l'attrait de la nouveauté, les épreuves ont offert un réel intérêt technique. Il serait d'ailleurs difficile qu'il en fût autrement; car, dès les premiers jours, les grosses allocations attirent des champs nombreux et bien composés. Ce fut d'abord, vendredi, le Prix de Saint-Cloud, de 20.000 francs, puis, samedi, le Handicap Optional, de 20.000 francs lui aussi; et enfin, dimanche, le Grand Prix de Nice, de 50.000 francs.

Nous avons pu revoir déjà quelques-uns des concurrents, que leurs performances de l'an dernier imposaient à l'attention générale. Le gagnant du Prix de Saint-Cloud, Monitor, est resté le beau poulain qu'il était à deux ans, cependant il n'a pas remporté la victoire plaisante à laquelle on s'attendait. Pendant 1.600 mètres, il a semblé jouer avec ses rivaux; mais sur la fin du parcours, il s'est laissé rattraper par une petite jument très prête, Snorra, qu'il n'a battue que d'une tête. Monitor avait déjà occasionné bien des déceptions au cours de sa carrière de deux ans; je ne serais pas étonné qu'il en fût de

Monitor
Monitor, par Codoman et Magdala, à M. Michel Ephrussi (G. Stern), gagnant du Prix de Saint-Cloud.



Le départ du Prix du Vieux Moulin (2.000 mètres. Maisons-Laffitte, 14 mars).
Momentanée est partie devant Free Drink, l'Orchidée et Louise Bonne. Dans la ligne droite, l'Orchidée, Madrigal II et Morning Call venaient attaquer Momentanée, qui, après une bonne lutte, était battue d'une tête par l'Orchidée.

Le Handicap Optional (1.600 mètres, 20.000 francs. Maisons-Laffitte, 14 Mars) A 100 m. de l'arrivée.

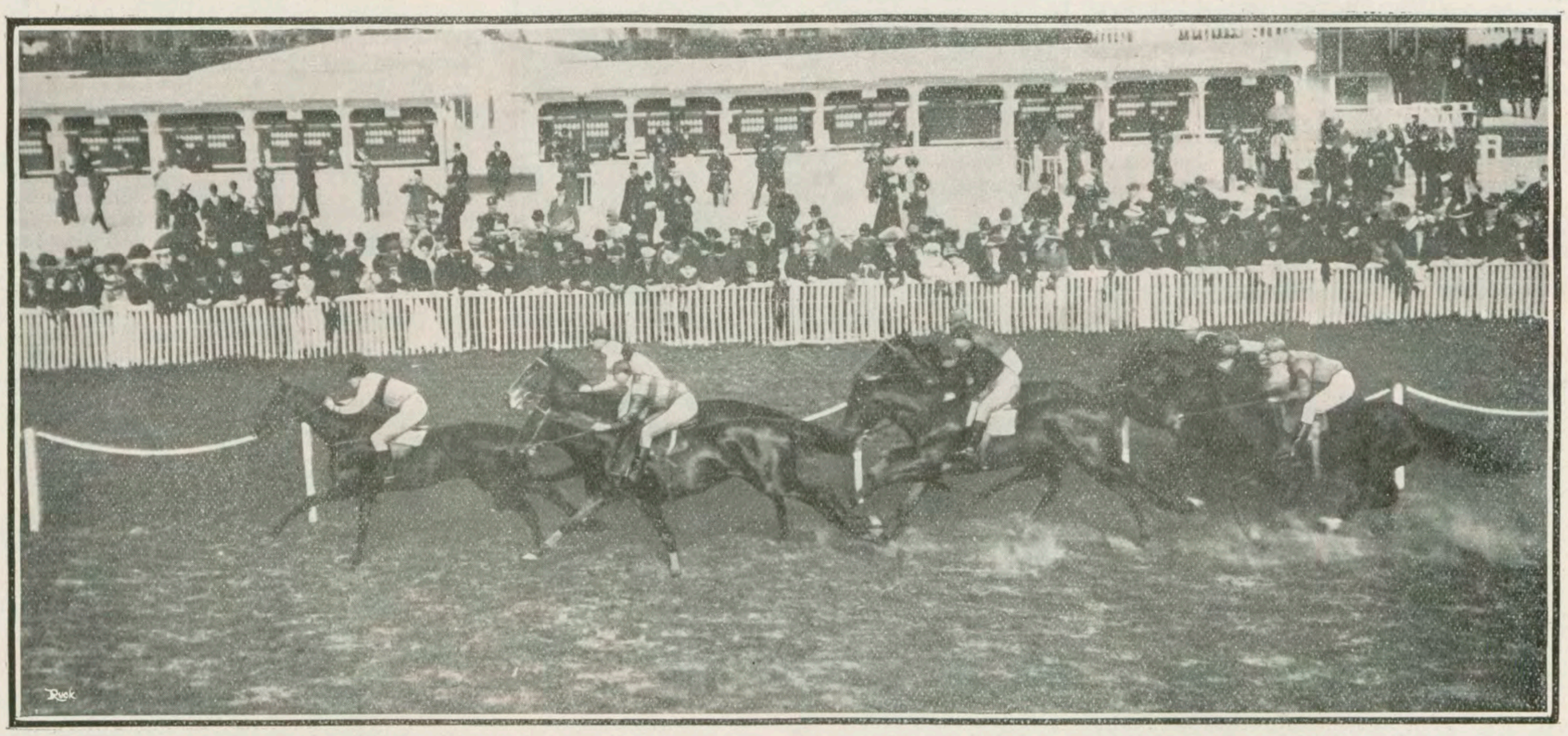
A la distance, Sulpice et Sea Sick restaient seuls en présence. Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse), l'emportait de deux longueurs. Baïram était troisième, à 8 longueurs.

même cette année. Northeast ne s'est pas bien comporté; il avait l'excuse d'une préparation visiblement sommaire.

Dans le Handicap Optional, il n'y a eu de course qu'entre les deux chevaux demeurés en tête de l'échelle après l'acceptation de poids. Au bout de 1.300 mètres, Sea Sick et Sulpice se sont détachés tous deux, distançant en quelques foulées tous leurs concurrents : ainsi circonscrite, la lutte se termina rapidement à l'avantage de Sea Sick, qui battit Sulpice de deux longueurs, accomplissant ainsi, avec désinvolture, une performance très méritoire, eu égard à son poids de 54 kilos. Dans ces conditions, les places n'ont pas grande signification; on peut signaler néanmoins la façon dont s'est comportée Mahala.

Le Grand Prix de Nice offre un intérêt tout spécial : c'est la première épreuve importante dans laquelle les chevaux de trois ans se mesurent avec leurs aînés. Le résultat de dimanche, si on le prenait au pied de la lettre, serait favorable à ces derniers, puisque trois quatre ans ont fini en tête du lot : Eastman, Idaho et Jasmin. Heureusement, il nous est permis de reprendre espoir en nous refusant à admettre comme exacte cette triste constatation; en effet, le résultat est tout à fait sujet à caution, paraît-il; le seul trois ans de classe qui ait pris une part effective à la course, Princess Margaret, était dans un état visible d'infériorité, causé par les fatigues du voyage; quant aux deux autres, Grill Room et Agadir, ils sont restés au poteau. On peut dire que la question reste encore entière.

René Riondet.



Idaho Princess Margaret Eastman Jasmin Raven Hatzémak Bon Ecossais

Un passage dans le Grand Prix de Nice (2.200 mètres. 50.000 francs). 15 mars.

Grill Room et Agadir étant restés au poteau, la course s'est passée entre Idaho et Eastman, qui a pris très facilement l'avantage dans la ligne droite; Idaho à quatre longueurs; Jasmin à trois longueurs et demie.

L'ÉQUIPE VIERGE

Les Bordelais de l'Équipe de France.

De gauche à droite : Massé, avant ; Duffourcq, avant ; Martin, arrière ; Leuvielle, trois-quarts ; Branlat, avant, tous les cinq du Stade Bordelais. Ils étaient équipiers du team de France qui est allé à Cardiff, rencontrer l'équipe du Pays de Galles.

Le Stade Bordelais, champion de France de football rugby, n'a pas encore été battu depuis le commencement de la saison, gagnant 19 matches sur 19 et marquant 571 points contre 40

JADIS, dans le cyclisme d'il y a quelque quinze ans, on baptisa du nom d'« Equipe Vierge » une équipe fameuse que nulle autre n'avait pu vaincre durant toute une saison. C'était le tandem des frères Farman (Henri et Maurice), dont le nom glorieux devait se survivre jusqu'à l'immortalité, dans l'histoire de l'aviation, comme un des plus probants exemples de cet enchaînement des sports entre eux dans nos luttes contre l'espace et le temps.

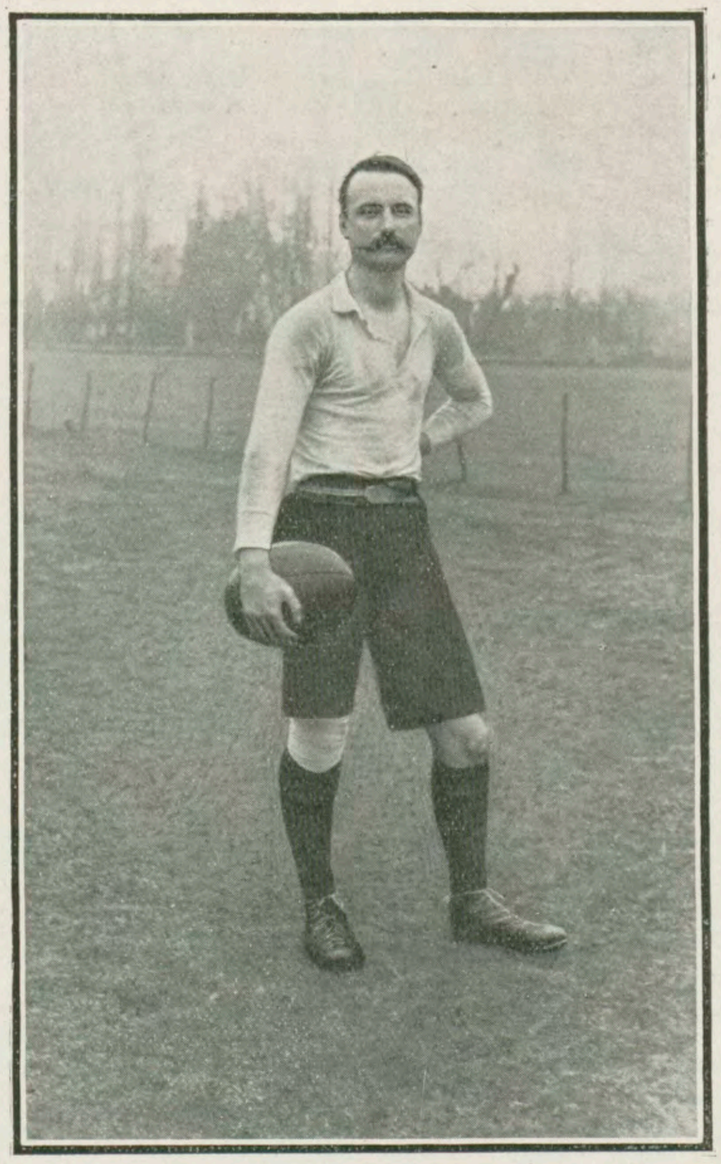
Et voici que, de nos jours, nous avons de nouveau une équipe invaincue, plus remarquable encore peut-être dans le domaine du pur athlétisme et non plus cette fois dans celui de la locomotion, car il s'agit de quinze hommes et d'un des sports donnant lieu aux plus ardentes compétitions.

Le football actuel, en sa belle période de formation et d'héroïques exploits, doit être, à ces points de vue, comparé au cyclisme d'autrefois, si dissemblable de celui d'aujourd'hui.

Saluons donc, avec l'enthousiasme que comportent les circonstances, l'Equipe Vierge du Stade Bordelais, champion de France, qui, depuis le début de cette saison, a réalisé cette performance appelée à demeurer probablement unique dans les annales du rugby français : gagner 19 matches sur 19 matches joués (dont 7 de Championnat) !

Et comment les gagner ! Jugez-en plutôt, d'après le tableau que voici, où sont mentionnées les équipes adverses successivement battues :

20 octobre.	— Havre Athlétic Club (Bordeaux)	11 à 5
1er novembre.	— F. C. de Lyon (Bordeaux)	31 à 4
10	— Racing Club de F. (Paris).	6 à 0
17	— Ecole de Joinville (Bordeaux). . .	36 à 0
24	— Stade O. Veto S. Toulous. (Toulouse)	15 à 0
1er décembre.	— Stade Français (Bordeaux). .	35 à 0
15	— C. A. Périgourdin (Périgueux). . .	59 à 0
22	— Lyon Olympique (Bordeaux). . . .	49 à 7
29	— Liverpool F. C. (Bordeaux)	17 à 5
5 janvier.	— Sporting Club U. F. (Bordeaux)	35 à 5
12	— S. A. Bordelais (Bordeaux)	62 à 0
19	— Stade Français (Paris).	19 à 0
26	— Racing Club de F. (Bordeaux). . . .	8 à 0
2 février.	— Bordeaux Etud. Club (Bordeaux)	28 à 0
9	London Hospital (Bordeaux).	15 à 11
16	— S. O. V. S. Toulousain (Bordeaux)	37 à 0
23	— Section Bordelaise (Bordeaux). . . .	28 à 0
8 mars.	— U. S. Cognaçaise (Bordeaux). . .	53 à 0
15 mars	— Havre Athletic Club (Paris)	27 a 3



(Clichés Panajoux.)

Le capitaine du Stade Bordelais.
Giaccardy, capitaine de l'équipe du Stade Bordelais, champion de France.

Soit un total de 571 points contre 40 ! en 19 matches, dont 7 seulement ont permis à l'adversaire de marquer au tableau.

Les 37 points adverses comprennent 3 drop goals et rien que 6 essais. Donc, six fois seulement, les champions de France ont vu le ballon porté victorieusement dans leurs buts, depuis le début de la saison, par leurs compétiteurs, dont plusieurs sont pourtant des plus sérieux.

Au moment où nous écrivons ces lignes, l'Equipe Vierge est à la veille de matcher contre la très redoutable équipe anglaise d'Oxford. Si elle passe ce cap avec au moins un match nul, il y a des chances pour que, jusqu'à la fin prochaine de cette saison, elle demeure invaincue. Et ce sera sans doute un record de longtemps imbattable autant que glorieux.

C'est pourquoi on ne pourra jamais trop protester contre la façon dont sont composées les équipes qui représentent la France dans les rencontres internationales. Le maximum fut de cinq Bordelais dans le dernier match : le palmarès que nous publions ci-dessus prouve que la France aurait tout à gagner en augmentant ce chiffre.

MAURICE MARTIN.

A titre documentaire, nous accompagnons ces mots de la photographie de Marc Giacardy, capitaine de l'équipe des champions de France, et des cinq équipiers qui firent partie de l'Équipe de France lors du récent match de Cardiff.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons raconte ses débuts au music-hall. C'est aux Folies-Bergères, en 1888, que commencèrent les exhibitions de lutteurs dans les salles de spectacle. La troupe travaillait sur une estrade spéciale, dans le jardin d'hiver. Quel changement avec l'humble baraque foraine !

Le tour de main de Tom Cannon était sans pareil pour se mettre en valeur aux yeux des masses, et je dois dire que ceux qui se sont mesurés en France contre lui ont réellement bénéficié de la réputation qu'il s'était acquise, par ce seul fait de l'avoir eu comme adversaire.

On ne m'en voudra pas de cette franchise, mais je n'hésite pas à dire qu'en ce qui me concerne, ma lutte contre Tom Cannon fut un des épisodes qui, au cours de ma carrière, me servirent incontestablement le plus.

Cannon était le Brummel de notre profession ; oh ! il ne répondait pas du tout à la conception sommaire que l'on se fait dans le public, du lutteur. Vous ne lui auriez pas fait mettre une chemise de couleur, l'après-midi pour un empire ; son linge blanc, immaculé, demeurait impeccable, peut-être exagérait-il un peu, de temps à autre, les appels de manchettes, mais c'était là une tare légère faite au bon goût, que rachetait la sobriété de ses vêtements, d'une coupe irréprochablement correcte. Ai-je besoin de dire que la chaussure était impeccable et qu'il n'y avait rien à reprocher à la correction de son chapeau de soie ?

Sous le rapport de sa vêture, Tom Cannon était Anglais jusques au bout des ongles.

Ceux qui le contestèrent comme lutteur ne le connaissaient point où ne voulurent point systématiquement le connaître. C'était au contraire un très bel athlète, ayant un sens très complet de la lutte et, d'ailleurs, dangereux, parce que roublard comme il n'était pas permis de l'être.

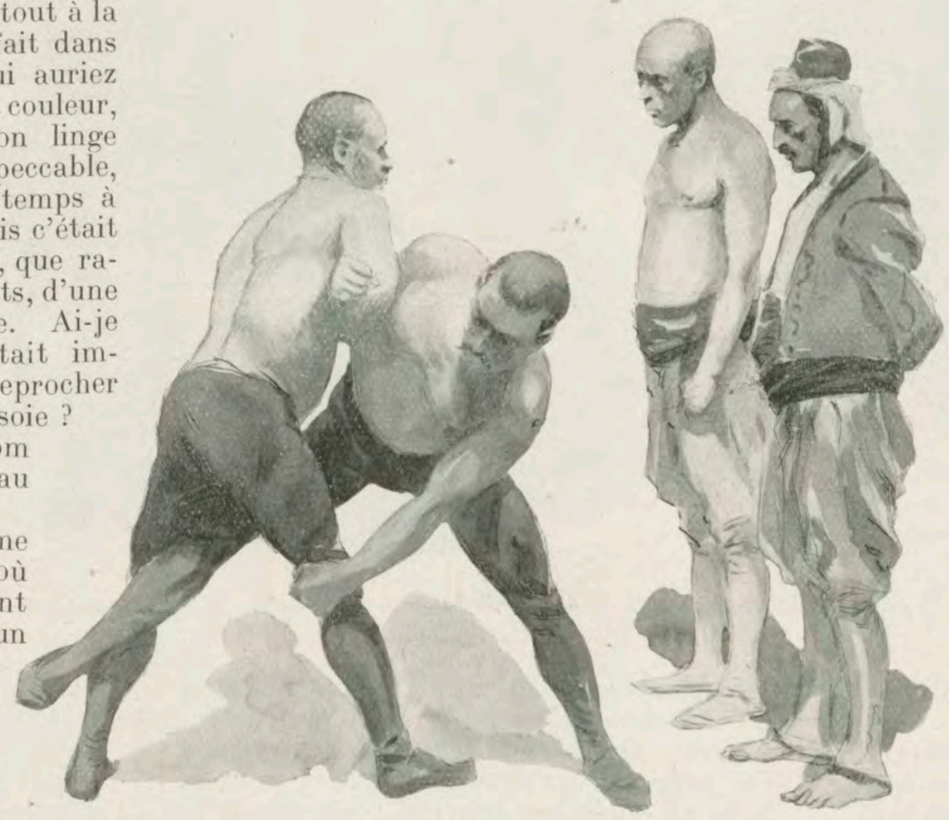
J'eus avec lui, en 1890, au Nouveau Théâtre, un match dans lequel, je ne crains pas de le dire, je n'ai pas positivement conduit la rencontre avec la désinvolture que je croyais pouvoir y apporter. Et cependant, j'ai souvenance qu'à cette époque, j'aurais lutté contre n'importe qui, n'importe quoi, contre le monde entier, au besoin, sans jamais avoir douté un instant de moi. Il y a, dans une vie comme la nôtre, une période de confiance en soi absolue, confiance irraisonnée peut-être, mais que l'on ressent impérieusement, que l'on accepte sans rechercher si elle est justifiée ou non. A la fougue irraisonnée des dix-huit ans, succède, grâce à l'expérience acquise, une énergie plus calme, qui fait qu'on envisage les rencontres les plus dures avec une sérénité allant jusqu'à l'indifférence.

J'étais dans cet état d'esprit, lorsque je me suis rencontré avec Tom Cannon.

J'acquis, dès les premières minutes de la lutte, la certitude qu'il était un homme intéressant et difficile et que c'était bien à tort qu'on le croyait plus habile à se mettre en relief qu'à faire preuve d'une valeur réelle. On fut trop souvent injuste envers cet athlète, il possédait, croyez-le bien, de très rares qualités combatives.

Evidemment, le privilège de l'âge me fut un auxiliaire précieux, à l'époque où je matchai l'Anglais, et je crois que son plus grand tort fut de venir à Paris, un peu tard pour se mesurer avec des adversaires qui avaient pour eux toute la puissance athlétique, toute l'endurance de leurs plus belles années de jeunesse.

Ma victoire sur Tom Cannon ne m'en plaça pas moins aux tout premiers plans. Déjà Félix Bernard, miné par la maladie qui devait l'emporter, devenait inférieur à soi-même. Piétro Dalmasso avait abandonné le ring pour vivre paisiblement au soleil du Midi ; les rangs des professionnels du tapis s'éclaircissaient ; tous nos anciens se retiraient un à un. Ce fin et si remarquable lutteur qu'est Félix Fournier restait seul, de l'ancienne pléïade, sur la brèche. Bordeaux, heureusement, envoyait un contingent de jeunes sujets, dont Gambier, Sabès, Fénelon étaient les étoiles marquantes, et la transition fut assez brusque aux environs de 1891-1892, qui vit disparaître les anciens pour livrer la place aux jeunes.



L'arrivée des Turcs nous ramena sur la scène des music-halls et ouvrit pour notre profession une ère de prospérité.

Mais, chose assez curieuse, la lutte subit brusquement à Paris, après la venue de Cannon, une longue période d'accalmie. De 1891 à 1895, rien à dire. Le public parut se désintéresser à peu près complètement de notre sport et du spectacle qu'il pouvait présenter. Les directeurs eux-mêmes paraissaient s'en soucier fort peu, et l'on se demandait comment les choses allaient tourner, lorsque l'arrivée des Turcs nous ramena sur la scène des music-halls et ouvrit pour notre profession une ère de prospérité sur laquelle nous ne comptions plus.

Aussi bien il nous faut avouer que la venue en France des Turcs fit un bien énorme à la lutte et l'instaura pour de longues années sur la scène des music-halls parisiens.

Leur apparition marqua pour plusieurs d'entre nous le commencement de notre apogée professionnel. Depuis le premier Championnat du monde, il faut servir au public, dans toutes les compétitions que l'on organise, une tête de Turc. C'est chose facile, car la race compte de rudes hommes et il n'est point besoin de recourir à de vagues subterfuges, — tel celui de la foire de Monteti — pour satisfaire au goût du spectateur. Encore convient-il de reconnaître que depuis deux ou trois ans, les actions des lutteurs turcs ont peu baissé à Paris.

A quoi tiennent les choses dans la vie ? Quels incidents les plus minimes en apparence, les plus inattendus aussi, influent sur l'évolution des événements !

Si « Poupée d'amour » n'avait pas eu la vie dure et n'avait point conservé, malgré son grand âge, une rare vivacité d'esprit et des souvenirs encore très précis des heures qu'elle avait vécues, jamais le fameux Yousouff ni ses coreligionnaires ne seraient venus en France.

Qu'était « Poupée d'amour » ? Je ne l'ai point connue en son beau temps. Lorsque je la vis pour la première fois, ratatinée, brisée, misérable et sordide, ce n'était plus une femme, c'était une loque humaine, une ruine affreusement attristante.

Son histoire ? Oh ! simple jusqu'à la banalité. L'histoire de tant d'autres. Les vieux de la banque la content ainsi.

Petite, toute petite, mais admirablement faite, avec des attaches d'une finesse délicieuse, Lisette Paquot était bien réellement à 16 ans une petite poupée vivante, vivante jusqu'à l'exhubérance, la plus follement gaie, la plus intarissable. Elle ignorait son père et ne se rappelait point non plus avoir connu sa mère. Jusqu'au jour où, dans un irrésistible besoin d'indépendance, elle prit son vol comme un moineau franc, elle vivotait dans un patelin lugubre et boueux de la banlieue de Paris, avec une vieille dévote à qui elle tenait lieu de fille, de servante, de dame de compagnie, de tout ce qu'on voudra.

Triste entrée dans l'existence, mais, bah ! Lisette Paquot — on lui avait confectionné un état-civil — riait à la vie, avec tout l'enthousiasme d'une jeunesse débordante, en attendant des jours meilleurs. Ces jours-là vinrent d'assez bonne heure. Sentimental mais un peu rococo, son premier amant crut bon, dans une minute d'abandon, de l'appeler « Poupée d'amour ». Le nom lui resta dans son monde. Elle n'y fit point attention et ne s'y rattacha que lorsque vieillie, minée, ravagée, loqueteuse, la « Poupée d'Amour », fut devenue une poupée de misère. L'or glissa entre ses doigts. Elle n'était pas plus susceptible de le retenir qu'elle n'eût été capable de garder dans sa main fermée une poignée d'eau prise à même la rivière qui coulait au pied de sa villa.

A vingt-cinq ans, le désir, qui l'avait épargnée jusque-là, la toucha. Il coula dans ses veines une sensation encore inéprouvée, en son âme une joie douce encore inconnue.

Elle en ressentit un grand charme ; mais l'ère de ses rêveries fut de courte durée. Elle dut s'abandonner toute aux exigences d'un tempérament nouveau qui s'éveilla en elle subitement un jour, sous une caresse inattendue et plus savante que celles qu'elle avait connues. Fouaillée par un désir violent,

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

sans cesse renouvelé, sa sensibilité nerveuse devint inquiète, surexcitée, maladive. Et, chercheuse toujours en éveil, les sens fouettés par cette curiosité de l'inconnu, de l'imprévu qui lui surchauffait le sang, incapable à jamais de se dominer, elle promena son vice, son vice raffiné du haut en bas de l'échelle sociale. Quand elle fut en bas, elle y trouva la misère qui l'attendait.

Elle ne s'en émut pas autrement et dit simplement : «C'est égal, j'ai bien joui de la vie. »

Lisette finit chez une tireuse de cartes, qui promenait sa roulotte d'une fête foraine à l'autre. Puis, un beau jour, elle disparut et on n'en entendit plus parler.

Un jour, comme j'étais allé, accompagné d'Ambroise Marseille chez Joigneret, je vis arriver, au moment où nous allions partir, un de nos camarades, un ancien du monde de l'acrobatie et de la lutte, Doublier. Il paraissait songeur et comme nous lui demandions quels projets le rendaient soucieux :

— Oh! rien, fit-il, mais j'en ai assez de Paris, j'ai envie d'aller tâter un peu l'étranger.

— Ah ! au fait, vous rappelez-vous cette vieille taupe qui roulait les baraques, il y a quinze ans environ, et qu'on blaguait tant : « Poupée d'Amour? » Figurez-vous que je l'ai revue à Rosny-sous-Bois ; elle « fait le chiffon » et gîte dans un chenil immonde avec un vieux toquard qui jaspine à peine le français. Si jamais c'est avec celui-là qu'elle se « rebecquète la cerise » j'veux bien être pendu.

Elle a une marotte, la vieille; c'est de présenter son homme comme un phénomène. Il paraît, — c'est elle qui le dit — que jadis il luttait dans tous les patelins de la région, et qu'il était intombable; elle ajoute même que lorsqu'elle vivait là-bas, elle a vu non pas un, mais quantité de types extraordinaires qui pratiquent une lutte spéciale, toute différente de la nôtre et que les plus forts d'entre nous ne parviendraient pas à mettre sur le dos.

Il faut l'entendre raconter, avec le souffle de voix qui lui reste et qu'elle cherche encore à réchauffer d'un peu d'enthousiasme, les faits dont le souvenir est resté précis à sa mémoire. Et de quelle mimique elle souligne ses récits ! « Vous pouvez pas vous faire une idée de c'que c'est qu'ces types-là, j'vous dis qu'vous pouvez pas vous l'imaginer. Y sont d'une force extraordinaire, inouïe, jamais j'ai vu des hommes s'envoyer des charges comme celles que ceux-là s'appuient. Oh ! y luttent pas du tout comme vous par exemple ; ça se ressemble pas. Je les ai vus souvent, car, en Turquie, en Arménie, il n'y a pas de baptême, de mariage, de grande fête sans luttes. Et puis, là-bas, c'est pas comme ici : ils revêtent une grossière culotte de cuir, préalablement huilée et serrée à la taille par une corde solide. Y s'agit pas d'aller sur les deux épaules pour être vaincu, du moment que tu as « montré ton ventre au soleil » ou que ton adversaire a fait trois pas en te soulevant de terre dans ses bras, tu es fait. Pas beaux par exemple, ah ! pour ça, non, y sont pas girons. Du muscle long, sans relief, qu'on dirait qu'y en a pas, et des têtes ! A faire trembler ! T'nez v'nez zyeuter, j'ai rapporté qu'eques photos des fêtes de lutte en plein air que j'ai soulevées à un type quand j'faisais les cartes aux environs de Choumla. »

Il avait à peine commencé, qu'une giffle sonore l'invitait à cesser immédiatement ses investigations.

Et Doublier d'ajouter :

— Si jamais j'vais par là, j'verrai bien si la vieille Lisette a dit vrai.

Des mois, des années se passèrent, je n'entendis plus parler de rien. Il faut croire que Doublier subit longtemps la hantise du récit qu'il avait entendu, car un jour vint qui le vit partir en Turquie, y étudier les lutteurs et leur manière de faire et, convaincu qu'il y avait quelque chose à tirer d'eux, se décider à les ramener en France.

Ce ne fut pas sans incident que notre compatriote et sa compagne vécurent dix-huit mois à Constantinople et dans les Balkans. En attendant des jours meilleurs ils vivaient en exploitant un numéro d'acrobates et de prestidigitation. La compagne de Doublier portait tout naturellement le costume collant habituel à son emploi. A Chofa, un spectateur, un peu myope sans doute, voulut se rendre compte de trop près de la qualité de la soie du maillot que portait l'élégante gymnaste. Il avait à peine commencé son enquête qu'une gifle sonore l'invitait à cesser immédiatement ses investigations. La sondée n'avait pas goûté tout le charme de ces prévenances. Quant au giflé, il appartenait à l'aristocratie dirigeante de l'endroit, et n'avait pas l'habitude de voir ses hommages accueillis avec un mépris aussi vigoureusement signifié.

Une vengeance s'imposait ; il la fallait complète. Notre Turc n'était pas un homme à riposter du tac au tac ; il aimait trop la femme et pensait, avec le poète persan, qu'il ne faut jamais la battre, même avec une fleur. Il ne dit rien et s'en fut sans mot dire avec son soufflet.

Peu de temps après, la troupe à laquelle appartenait Doublier était invitée à donner dans la propriété particulière d'un notable de Chofa une représentation privée avec le programme qu'elle offrait au public payant; chaque numéro était, d'ailleurs, fortement indemnisé. Il y avait de tout dans cette troupe cosmopolite, des Allemandes, des Suissesses, des Italiennes, le couple Doublier représentait l'élément français et, pressentiment bizarre, si tout le monde était enchanté d'aller faire un cachet supplémentaire, lui, Doublier, avait des appréhensions. C'est que voilà, le généreux Mécène qui traitait ses amis ce soir-là, n'était autre que le Monsieur à la gifle. Evidemment, il ne paraissait point avoir de rancune, mais enfin, il était bien étrange qu'il n'ait point évincé de chez lui une femme qui lui avait infligé un si cruel affront. Ah ! le galant homme et quelle solution élégante il apportait, en vérité, à un incident dont il eût pu garder un mauvais souvenir.

La soirée se passa dans une ordonnance parfaite. Vint l'heure du festin. Quelques-unes de ces dames — la si susceptible gymnaste en était — furent priées à souper. O comble ! Doublier lui-même et un petit faiseur de tapis reçurent l'invitation pressante d'être parmi les convives. Quelle hospitalité exquise ! Quelle affabilité simple, courtoise, toute dans la manière des grands seigneurs ! Quel épisode charmant de la vie si précaire des nomades de l'acrobatie!

Comme elle serait inoubliable, cette soirée inattendue ! Oui, inoubliable et inattendue, comme ce qui devait en être le dénouement.

On se leva de table. Tandis que les deux invités du type fort, pleins d'une douce confiance, étaient docilement emmenés à l'écart pour prendre l'air dans le jardin, et que les autres convives passaient dans un élégant salon-fumoir, l'obscurité la plus complète s'abattit dans la maison. Les femmes poussèrent un cri ; les hommes avertis et complices se mirent en mesure d'accomplir le programme secrètement préparé : venger l'affront fait à l'un d'eux par une Bohémienne, un rien, une roulure qui avait osé le souffleter.

Et, chacun tenant sa proie, « le passage à tabac » général de ces dames commença ; mais un passage à tabac d'une galanterie très pressante.

(A suivre.) PAUL PONS.

Illustrations de DE PARYS.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.